Die öffentlichrechtliche Regelung des Wettbewerbs von Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr

(Reichsgesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935)

Abhandlung
zur Erlangung des Grades eines Doktors der Rechte
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der
Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Bonn

vorgelegt von
Aegidius v. Schoenebeck
Gerichtsreferendar aus Berlin-Lichterfelde

Berlin 1939

Angenommen auf Bericht
des Geheimrats Professor Dr. Thoma
und des Geheimrats Professor Dr. Rauch

Gliederung

Seite

Abkürzungen*)

DVO.	=	Durchführungsverordnung zum Güterfernverkehrsgesetz
GFernV.	=	Güterfernverkehr
Gesetz, GFG.	=	Güterfernverkehrsgesetz vom 26. 6. 1935.
Kraftverkehrsordnung	=	Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftwagen vom 30. 3. 1936.
Notverordnung	=	Notverordnung vom 6. 10. 1931, 5. Teil, Kap. V (Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen).
RBahn.	=	Deutsche Reichsbahn.
Verband, RKB.	=	Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.
RPost.	=	Deutsche Reichspost.
RVkBl. B	=	Reichsverkehrsblatt Ausgabe B.
Verkehrsminister	=	Reichs- und preußischer Verkehrsminister.
Verkehrs-Aufbau-VO.	=	Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935.

*) Siehe auch die beim Schrifttum angegebenen Abkürzungen.

A. Einleitung.

Der Verkehr und die übrigen Zweige der Wirtschaft des Volkes sind durch ihre wechselseitigen Beziehungen und Bindungen fest aneinandergeknüpft, sie alle sind nicht Selbstzweck, sondern dienen der deutschen Volksgemeinschaft. Das Hauptgebot des Nationalsozialismus, der Grundsatz des Parteiprogramms Punkt 24: Gemeinnutz geht vor Eigennutz, der einmal das ganze Volk erfassen soll, gilt für die Verkehrswirtschaft genau so wie für jede andere wirtschaftliche Betätigung der Volksgemeinschaft. Dieser Grundsatz ist nicht nur ein Gebot für die innere Einstellung der deutschen Menschen, sondern er richtet sich zielweisend auf jede Tätigkeit und fordert, daß aus ihr der Volksgemeinschaft ein Nutzen erwachsen muß. Deshalb bestimmt das Parteiprogramm in Punkt 10 Satz 2: „Die Tätigkeit des Einzelnen darf nicht gegen die Interessen der Allgemeinheit verstoßen, sondern muß im Rahmen des Gesamten und zum Nutzen aller erfolgen."

Hiervon ausgehend hat der nationalsozialistische Staat die Neuorganisation der deutschen Wirtschaft und des Verkehrs begonnen. Da die gesunde Verkehrswirtschaft die Voraussetzung für eine gesunde Gesamtwirtschaft ist, kommt der Ordnung des Verkehrswesens eine besondere Bedeutung zu. Darüber hinaus haben die Motorisierung des Verkehrs und der Straßenbau Deutschlands eine überaus große nationale und wehrpolitische Bedeutung.

Um die Probleme der Verkehrswirtschaft zu lösen, ist zunächst festzustellen, welche Aufgaben der Verkehr für die Volksgemeinschaft in ihren verschiedenen Betätigungsgebieten hat. Die Probleme ergeben sich 1. aus der Eigenart der Verkehrsmittel, 2. aus ihrer historisch gewordenen Stellung in der Volkswirtschaft und 3. aus dem Verhältnis der Verkehrsmittel zur Volkswirtschafts-, Wehr- und Nationalpolitik.

Auch für den Güterfernverkehr, der einen gesonderten Teil der Verkehrswirtschaft erfaßt, wird die öffentlich-rechtliche Regelung, insbesondere hinsichtlich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße, im Zusammenhang mit der Neuordnung des gesamten deutschen Verkehrs erfolgen müssen. Dabei fällt dem Güterfernverkehrsgesetz eine hervorragende Rolle zu.

B. Hauptteil:

I. Einheitliche Verkehrspolitik und Verkehrsführung durch den Staat, sowie das Problem Eisenbahn—Kraftwagen.

1.

Die Aufgaben des Verkehrs[1]) werden bestimmt durch volkswirtschaftliche, staatspolitische und sonstige Belange der Nation. Ihre Durchführung kann auf dreierlei Weise versucht werden[2]). Zunächst lediglich im freien Wettbewerb[3]). Daß diese Lösung nicht befriedigend sein kann, leuchtet ohne längere Begründung ein. Durch Preisunterbietungen sucht jeder Konkurrent den anderen niederzuringen, und wenn ihm dies gelungen, hat ihm das auf seine Verkehrsmittel angewiesene Publikum die im Konkurrenzkampf gebrachten Opfer wieder hereinzubringen; von Gemeinnützigkeit ist da nicht mehr die Rede, sondern der Gewinn des Verkehrsträgers ist entscheidend[4]). Der freie Wettbewerb im Verkehr führt ferner fast zwangsläufig zu Monopolbildungen für das einzelne Verkehrsmittel, — ob in der Hand öffentlicher oder privater Unternehmer, sei dahingestellt — und damit regelmäßig zur Zurückdrängung des einen Verkehrsmittels durch ein anderes, wobei eine Schädigung der Belange der Volksgemeinschaft sehr naheliegt. Das Verkehrsmonopol richtet sein Interesse naturgemäß auf die Erhaltung seiner Monopolstellung und seines Monopolbesitzes. Daraus braucht sich nicht in jedem Falle ein Nachteil für die Verkehrs- und Volkswirtschaft zu ergeben; z. B. hat sie das Eisenbahnmonopol, soweit nur das Gebiet der Schiene in Betracht kommt, nicht. Die Nachteile treten erst dann auf, wenn ein Verkehrsträger auch andere Verkehrsbereiche erfassen will, z.B. die Eisenbahn den Kraftwagenbereich. „Monopolisieren" heißt dann: Im Wege des Wettbewerbs ein anderes Verkehrsmittel an

---

[1]) Vgl. Förster S. 9, 28/30, 49; Kleinmann VT.-Woche 37, 345/50: Maier S. 489/90; Napp-Zinn S. 49/61; Pirath S. 30 ff.

[2]) Vgl. Pirath S. 36, 37.

[3]) Vgl. die englische Regelung auf Grund der Road and Rail Akte von 1933. Hier wird allerdings die Zulassung zum gewerblichen Kraftverkehr in gewissem Grade vom Bedürfnis abhängig gemacht. Grentsch VT. 34, Heft 4.

[4]) Vgl auch die amerikanischen Verhältnisse vor dem Motor Carries Bill vom 9. 8. 1935.

bzw. unter sich bringen. Die Folge dieses Strebens ist, daß eine tatsächliche oder auch nur vermeintliche Bedrohung des Monopolbesitzes durch ein anderes Verkehrsmittel zu einer rücksichtslosen Bekämpfung desselben seitens des Monopolinhabers führt. Von einem eigentlichen Leistungswettbewerb ist dabei nicht die Rede, und gemeinnützige Ziele, die beiderseits Fortschritte, wie technische Verbesserungen, Ausbau und Vervollkommnung des Verkehrsbesitzes ergeben würden, treten hinter dem Kampf um das Alleinmonopol zurück. Gerade das Monopol bringt aber die Verpflichtung gegenüber der Gemeinschaft. - Der zweite Weg für die Durchführung der Verkehrsaufgaben, die regionale Verkehrsteilung[5]) erscheint schon deshalb ungünstig, weil sie infolge der starren Teilung in räumliche Bezirke der Eigenart der Verkehrsmittel und der Dynamik des Verkehrswesens zu wenig Rechnung tragen kann. — Ein dritter Weg zur Lösung der Verkehrsaufgaben liegt in der einheitlichen Führung[6]) des Verkehrs durch den Staat, der nach einer nationalen Verkehrsplanung eine Verkehrsteilung nach Verkehrsgattungen, der Eigenart der Verkehrsmittel entsprechend, vornimmt und die Ordnung des gesamten Verkehrswesens nach allgemeinen Richtlinien unter Belassung und gegenseitiger Abgrenzung der privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen herbeiführt und überwacht, auch durch Zulassung eines gerechten Leistungswettbewerbs die Steigerung der Verkehrsleistung ermöglicht. Dieser Weg, der also neben der Ordnung im Verkehrswesen auf einheitliche Führung und gerechten Leistungswettbewerb, damit zugleich auf Steigerung der Verkehrsleistung zum Nutzen der Volksgemeinschaft abstellt, entspricht den angeführten Grundsätzen der heutigen Wirtschaftsauffassung und ermöglicht dem Verkehrswesen, seine natürliche Aufgabe als Mittler zu erfüllen; denn der Verkehr ist ein Mittler sowohl bei der Güterbereitstellung wie auch bei der Befriedigung sonstiger Bedürfnisse, die nicht an Güter gebunden sind[7]).

---

[5]) Vgl. die französische Regelung von 1933 und hierzu: Hammacher, Neuordnung der Eisenbahnen und Kraftwagenwettbewerb in Frankreich, 1935; Hammacher, VT. 34, Heft 19; VT. 35, Heft 16; Str. 36, 46/49; Gülde S. 67.

[6]) Unter „Führung" des Verkehrs ist Gesetzgebung und Schrifttum folgend das zu verstehen, was das Personenbeförderungsgesetz darunter faßt, nämlich nicht nur eine Führung von Menschen auf politischem Gebiet, sondern auch eine Führung auf sachlichem Gebiet. Logischerweise allerdings ist „Führung" nur innerhalb einer konkreten Gemeinschaft denkbar, während das Sachliche verwaltet oder geleitet wird. (Die Ausdehnung des Begriffs Führung ist vielleicht durch die gelegentliche Übertragung von Führungsaufgaben auf die Verwaltung zu erklären. (Köttgen S. 159.)

[7]) Frhr. v. Eltz-Rübenach, ZdAfDR. 34, S. 14/17.

Diesen Gedanken folgend hat der Staat die Führung des Verkehrs übernommen, das Verkehrswesen neu geordnet und in den Staat eingegliedert. Die staatliche Führung des Verkehrs entspricht sowohl dem Gedanken der autoritären Leitung auf allen wichtigen Betätigungsgebieten der Volksgemeinschaft, wie auch in sachlicher Beziehung dem persönlich gedachten Führerprinzip; denn der moderne Staat beansprucht und behauptet eine universelle Hoheitsgewalt und hat das Recht, jedes Lebensgebiet nach Belieben freizulassen oder zu reglementieren. So brachte erstmalig der nationalsozialistische Staat die einheitliche Verkehrsführung, die er als eine seiner Aufgaben betrachtet (Präambel zum Personenbeförderungsgesetz). Die Voraussetzung hierfür war die Zusammenfassung der staatlichen Macht in der Hand des Reiches, die durch das Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. 1. 1934 (RGBl. I, S. 75) verwirklicht wurde. Daraufhin wurde dem Reichsverkehrsminister die Verantwortung und Führung einer einheitlichen Verkehrspolitik übertragen durch das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. 2. 1934 (RGBl. I, S. 130). Dieses Gesetz ist die Grundlage der neuen deutschen Verkehrspolitik.

Das hier besonders wichtige Kapitel 1 lautet:

„Einheitliche Verkehrspolitik.

§ 1. Der Reichsverkehrsminister ist für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik der im Reichsverkehrsministerium, im Reichspostministerium und in der Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Verkehrsmittel verantwortlich.
Der Reichsverkehrsminister entscheidet in allen Streitfragen über das Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsarten und die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrszweige.
Grundsätzliche Maßnahmen auf dem Gebiete der Tarifpolitik bedürfen der Zustimmung des Reichsverkehrsministers."

Die Beseitigung der unübersehbar gewordenen landesrechtlichen Bestimmungen und die Durchführung des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung sind durch eine Reihe von verkehrspolitischen Gesetzen erfolgt; neben der Gesetzgebung auf dem Gebiet des Wege- und Straßenverkehrs, durch das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. 12. 1934 (RGBl. I, S. 1217), Neufassung vom 6. 12. 1937 (RGBl. I S. 1319), das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935 (RGBl. I, S. 788) — im folgenden „Gesetz" genannt bzw.

„GFG.“ abgekürzt – und die Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 (RGBl. I, S. 1169).

Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister — im folgenden „Verkehrsminister“ genannt — als Führer einer einheitlichen Verkehrspolitik hat auf Grundlage einer nationalen Verkehrsplanung die Ordnung und Führung des Verkehrs zur Aufgabe[8]). Der Einsatz der Verkehrsmittel hat, um den Verkehrsplan durchführen zu können, im Zusammenwirken der Beteiligten zu erfolgen; auf diese Weise ist das zugleich wirtschaftlich-dynamische und staatspolitische Gleichgewicht im Verkehrsplan herzustellen. Die dauernde Aufrechterhaltung dieses Gleichgewichtszustandes zu ermöglichen, ist die Aufgabe des Staates. Ein Weg hierfür ist u. a. die gesetzlich den Beteiligten überlassene Tariffestsetzung im gegenseitigen Einvernehmen, aber unter Aufsicht des Staates.

2.

Auf dem Gebiete des Landverkehrs bietet die Lösung der Verkehrsaufgaben Schwierigkeiten wegen des starken Wettbewerbs unter den Verkehrsmitteln[9]). Der Wettbewerb von Straße und Schiene, das hier vordringliche Problem, ist nicht eigentlich ein durch die schnelle technische Entwicklung des Kraftwagens entstandenes Nachkriegsproblem, sondern ist so alt wie die Schiene überhaupt[10]). Bis zu Beginn des Krieges hatten wir die monopolartige Beherrschung des Verkehrs durch die Eisenbahn, seit dem Auftreten des Kraftwagens aber den Kampf des letzteren gegen diese Monopolstellung. Eine schädliche Starrheit und Unbeweglichkeit des Verkehrs, bedingt durch die Schienengebundenheit und Organisation der Eisenbahn, war die Folge.

Wenn der Führer am 11. 2. 1933 die Neuordnung des Verkehrswesens ankündigte und sagte: „Mit der Eisenbahn hört die individuelle Freiheit auf. Das Mittel erhebt sich in kurzer Zeit zum

---

[8]) Vgl. Helander S. 380, 404 ff., 438; „Nationale Verkehrsplanung“ ist die planmäßige Lösung der Verkehrsprobleme im Rahmen der zu lösenden volkswirtschaftlichen, staatspolitischen und sonstigen Aufgaben der Nation unter Berücksichtigung der Dynamik der Wirtschaft. Es kommt hier nicht nur auf eine in der Zweckmäßigkeit begründete Neuplanung des staatlichen Wirtschaftsraumes, sondern auch auf die politischen Gegebenheiten an, und je gefährdeter z. B. die politische Lage des Staates ist, um so mehr hat die Verkehrsplanung wehr- und staatspolitischen Notwendigkeiten zu entsprechen. — Vgl. auch Hein, RVBl. 35, 585/88; Köttgen § 18.

[9]) Pferdefuhrwerk und Fahrrad sind ihrem Aktionsradius nach beschränkt und außerhalb desselben nicht konkurrenzfähig, sie scheiden aus der Untersuchung aus.

[10]) Vgl. hierzu den Kampf der Binnenschiffahrt gegen die Eisenbahn, ein historisches Seitenstück zum Problem Eisenbahn-Kraftwagen.

Herrn, der allmählich die Lebensvorgänge zugleich mit dem Verkehr fahrplanmäßig bestimmt und regelt[11])", so sollte selbstverständlich damit nicht gesagt sein, daß man auf die Eisenbahn in Zukunft verzichten müsse. Im Gegenteil: bei der Hundertjahrfeier der Eisenbahn am 8. Dezember 1935 erklärte er: „Unter keinen Umständen darf jedoch der Träger unseres gewaltigen Gesamtverkehrs irgendwie zu Schaden kommen[12])". Die Aufgabe geht also dahin, Eisenbahn und Kraftwagen die richtige Stellung unter den Verkehrsmitteln zuzuweisen, die sie nach der Verkehrsplanung einzunehmen haben. Entscheidend muß hier der Nutzen sein, der aus den verschiedenen Verkehrsmitteln für Wirtschaft und Staat gezogen werden kann; denn Verkehr ist in erster Linie eine Frage der der Wirtschaft und nicht des Verkehrsmittels. „Wirtschaften aber heißt Wählen, und Wählen ist Vergleichen[13])". In Kürze sollen deshalb Vorteile und Nachteile, die sich aus der Eigenart der Schiene und des Kraftwagens ihrer Natur nach ergeben, aufgezeigt werden[14]):

Die Schiene gibt die Möglichkeit, mit wenig Leistungsaufwand infolge der geringen Reibung große Massen zu befördern. Der Kraftwagen kann dagegen bei gleicher Leistung viel weniger an Masse befördern. Nach Fertigstellung der Reichsautobahnen wird sich das Verhältnis für den Kraftwagen günstiger gestalten können; so wird z. B. ein Trecker auf der Autobahn Berlin-Hannover-Köln eine ganze Anzahl von Anhängern schleppen können. — Die Schiene benötigt für weite Entfernungen weniger Zeit als der Kraftwagen, für kurze Strecken ist das Verhältnis umgekehrt. Nach Fertigstellung der Reichsautobahnen wird auch hier eine Verschiebung zugunsten des Kraftwagens eintreten. — Die Schiene ist monopolistisch organisiert, an Schienennetz, Fahrplan und verwickeltes Tarifsystem gebunden, An- und Abmarsch zu den Haltepunkten erfordern Zeit, Arbeit und Kosten. Der Kraftwagen ist ungebunden und jederzeit einsatzbereit. — Die Schiene bedarf großer Kapitalien. Der Kraftwagen verkörpert ein geringes Anlagekapital und hat eine günstige Kostengestaltung. — Die Sicherheit ist bei beiden Verkehrsgruppen gleich ausreichend. Insgesamt genommen liegen die Vorteile der Schiene im Massentransport und bei weiteren

---

[11]) In VAE. 37, 437/40, Rede zur Eröffnung der Deutschen Automobilausstellung 1933.

[12]) In RV. 35, 1276/78.

[13]) Mellerowicz Str. 35, 143/45.

[14]) Vgl. hierzu und im folgenden insbesondere: Eisenbahnen und Kraftwagen, Gesamtbericht zum Problem der Arbeitsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen. OKW. Schriftenreihe 19.

Strecken auch in der Zeitersparnis, — die Vorteile des Kraftwagens dagegen in der durch nichts beschränkten Verkehrsverbindung von Haus zu Haus und in der Zeit- und Kostenersparnis, besonders bei kürzeren Entfernungen.

Aus dem Vorgetragenen ergibt sich, daß der Staat aus volkswirtschaftlichen Gründen beide Verkehrsmittel fördern muß, denn erst in ihrem Zusammenwirken ergibt sich für die Verkehrsbefriedigung ein geschlossenes Ganzes: für Einzel- und Massenbeförderung, für Fern- und Nahverkehr und für den Haus-Hausverkehr. Insbesondere kann auch aus wehrpolitischen Gesichtspunkten auf ein leistungsfähiges Schienennetz für Massenbeförderung nicht verzichtet werden; andererseits macht die Beweglichkeit und sofortige Einsatzbereitschaft des Kraftwagens den Angriff unabhängig von der Schiene, und hierin liegt der Wert des Kraftwagens für die Wehrmacht[15]). Deshalb kennt die Wehrpolitik keinen Hauptverkehrsträger Eisenbahn, sondern nur Verkehrsm i t t e l von untereinander gleichem Range[16]).

Im Kraftwagenverkehr, dem wir uns nunmehr zuwenden, unterscheidet man drei Hauptgruppen: privaten Personenverkehr, Werkverkehr und gewerblichen Verkehr. Der private Personenverkehr und der Werkverkehr[17]) sind zahlenmäßig weitaus die stärksten Gruppen, treten jedoch für die Frage des Wettbewerbs mit der Eisenbahn ganz zurück. Zunächst weil sie Neuverkehr sind, der der Schiene, jedenfalls in diesem Umfange, gewiß nicht zugeflossen wäre, und ferner weil sie selbst durch Kraftfahrzeugindustrie und Kraftverkehrswirtschaft der Eisenbahn unmittelbar erhebliche

---

[15]) Im Weltkrieg waren die Mittelmächte im Kraftverkehrswesen etwa im Verhältnis 1 : 4 unterlegen. Gummi- und Treibstoffmangel hinderten die Entwicklung. Der Einsatz der Kraftwagen auf seiten der Feinde spielte mit eine entscheidende Rolle einmal bei der Marneschlacht als Massenbeförderungsmittel, ein andermal im Kampf um Verdun; nachdem die französischen Eisenbahnen ausgefallen waren, hielten bis zu täglich 12 000 Kraftwagen die Verbindung zur Festung aufrecht.

Vgl. in jüngster Zeit den Masseneinsatz des Kraftwagens bei dem Bau der Westbefestigungen und den Einmärschen in Ostmark und Sudetenland. Der Baustofftransport für die Westbefestigungen wurde dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband übertragen, der eine eigene Verkehrszentrale „Kraftwagenleitung-West“ eingerichtet hat. Bei einem Tagesdurchschnitt von 11 000 bis 12 000 Lastkraftwagen — fast ausschließlich Fahrzeugen des privaten Verkehrs — wurde z. B. im Monat September 1938 eine Beförderungsleistung von 3 305 593 t erreicht und damit der Beweis erbracht, daß der Lastkraftwagen auch als M a s s e n - t r a n s p o r t m i t t e l unentbehrlich ist. (Vgl. hierzu KW.-Betrieb 1938 Nr. 22 S. 2 ff.)

[16]) Förster, S. 49.

[17]) D. h. die Beförderung von Gütern für eigene Zwecke des Unternehmens.

Transporte zuführen und auch durch fortschreitende Motorisierung allgemein belebend wirken. Der gewerbliche Kraftverkehr gliedert sich in die gewerbliche Personenbeförderung und in den gewerblichen Güterverkehr. Die ungeordnete gewerbliche Personenbeförderung mittels Kraftwagen ist geeignet, allen Verkehrsmitteln erhebliche Schäden durch Wettbewerb zuzuführen. Der Staat fordert daher eine Genehmigung für die gewerbsmäßige Personenbeförderung sowohl für Linienverkehr als auch für Gelegenheitsverkehr (§ 2 Ziff. 1 u. 2 Personenbeförderungsgesetz), deren Erteilung er von dem Vorliegen eines Bedürfnisses abhängig macht (§ 9 Personenbeförderungsgesetz und §§ 10, 11 DVO.). Man ist hierbei davon ausgegangen, daß der Linienverkehr aus Gründen der Betriebspflicht dem öffentlichen Verkehr vorbehalten sein müsse, während der Gelegenheitsverkehr als eigentliches Betätigungsgebiet den privaten Unternehmern überlassen werden könne[18]). Dementsprechend werden Reichsbahn — im folgenden „RBahn" — und Reichspost — im folgenden „RPost" — besonders behandelt; sie unterliegen bei der Personenbeförderung im Linienverkehr keiner Genehmigungspflicht; es ist auch zugelassen, daß sie die Fahrzeuge des Linienverkehrs ohne Genehmigung im Gelegenheitsverkehr benutzen. Im übrigen gehört die Ausführung des Gelegenheitsverkehrs mit Fahrzeugen, die ausschließlich für diesen Verkehr bestimmt sind, nicht zu ihren Aufgaben (§§ 1, 14 Personenbeförderungsgesetz).[19])

Die Regelung des Güterverkehrs war bedeutend schwieriger, weil sich hier die Belange der Eisenbahn und des Kraftwagens besonders schroff gegenüberstanden. Der Gesetzgeber hat sich bei der Lösung des Problems grundsätzlich von der Eigenart der Verkehrsmittel und dem daraus erwachsenden Nutzen für die Volks-

[18]) Petersen VerkT. 37, 238/39.

[19]) Das Personenbeförderungsgesetz, das den gesamten gewerblichen Personenverkehr behandelt, erfaßt auch die Straßenbahnen. Wohl sind die Straßenbahnen Schienenfahrzeuge wie die Eisenbahnen, aber sie sind eben an die Straße gebunden und „ähneln in ihrer Verkehrsbedeutung und bisherigen rechtlichen Gestaltung den mit Kraftfahrzeugen betriebenen Linienunternehmungen" (amtliche Begründung zum Personenbeförderungsgesetz vom 4. 12. 1934). Deshalb war es zweckmäßig, die Regelung der Straßenbahnen gemeinsam mit der des Kraftfahrgewerbes, soweit es Personenbeförderung zur Aufgabe hat, durchzuführen und die Straßenbahnen aus dem Begriff der Eisenbahnen herauszulösen (vgl. Petersen VerkT. 37, 238/39). Aus ähnlicher Erwägung hat man auch den öffentlichen Pferdefuhrwerksverkehr im Personenbeförderungsgesetz mit behandelt.

gemeinschaft leiten lassen; dementsprechend hat er eine grundsätzliche Scheidung des gewerblichen Güterverkehrs in Güter f e r n verkehr, im folgenden „GFernV.", und Güter n a h verkehr vorgenommen. Als Unterscheidungsmerkmal dieser beiden Gruppen ist die Beförderungse n t f e r n u n g maßgebend: Zum Güternahverkehr wird jede Güterbeförderung gerechnet, die innerhalb der Nahzone — d. h. eine Güterbeförderung innerhalb einer Zone von 50 km (§ 1 GFG., § 3 DVO.) — ausgeführt wird. Die Grenzziehung bei 50 km ist an sich willkürlich, sie beruht darauf, daß die Vorteile des Kraftwagenverkehrs im Haus-Hausverkehr auf so kurze Entfernungen unbestreitbar sind. Es ist davon auszugehen, daß der Güternahverkehr wie der Werkverkehr, als Neuverkehr und Zubringerverkehr der Eisenbahn Vorteile bringt, und daß insoweit der Kraftwagen an Stelle des Pferdefuhrwerks getreten ist. Hinzu kommt, daß die Eisenbahn dem Kraftwagen für die kurzen Strecken Transporte überlassen mußte, weil sie an diesen infolge der Kosten für Abfertigung und Zugzusammenstellung sowieso wenig verdienen konnte[20]). Ferner entspricht der Güternahverkehr mit Kraftwagen den Forderungen der Wirtschaft, die eine Zeit- und Kostenersparnis nicht entbehren kann. Gerade diese Tatsache, die gern übersehen wird, fällt besonders ins Gewicht. Deshalb war eine Drosselung des Güterverkehrs mit Kraftwagen in der Nahzone unzweckmäßig, sodaß die kraftwagenfreundliche Entscheidung für den Nahverkehr sich ohne weiteres ergab. Darum beschränkt das GFG. die Rege- auf den Fernverkehr und läßt den Nahverkehr ohne Beschränkungen. Uebrigens hätte die Verwaltung den für den letzteren notwendigen großen Ueberwachungsapparat wohl kaum ordnungsgemäß und wirksam bedienen können[21]).

In der Regelung des GFernV. liegt der Schwerpunkt des Problems. Die Eisenbahn vertritt den Standpunkt, ein unbeschränkter Eisenbahn-Güterfernverkehr sei für ihren auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage aufgebauten Betrieb Voraussetzung, die Abwanderung, insbesondere der tariflich wertvollen Güter, treffe folglich den Lebensnerv der RBahn und sei im Interesse der Aufgaben der Eisenbahn für Wirtschaft, Wehrmacht, Staat und Volk

[20]) Vgl. Wagemann VZ. 36, 307/10.

[21]) Vgl. Brandenburg. Zeitschr. f. VWiss. Jahrg. 13, S. 102.

nicht tragbar[22]). Auf der anderen Seite fordert der Kraftwagen Gleichberechtigung: Die Reichsautobahnen würden für den Fernverkehr gebaut und von ihm mit finanziert[23]), die Motorisierung erstrecke sich auf den GFernV., die Wirtschaft benötige den Fernverkehr mit Kraftfahrzeugen, die Wehrmacht brauche den Fernlastzug, man dürfe sich nicht gegen Technik und Fortschritt stellen u. a. m.

Schon aus dieser kurzen Gegenüberstellung der Streitfragen ergibt sich die Schwierigkeit des Problems Eisenbahn—Kraftwagen: denn die RBahn fühlt sich in ihrer Existenz bedroht. Man kann also sagen: Das Problem Eisenbahn-Kraftwagen hat heute seinen Schwerpunkt in dem Teilproblem GFernV. mittels Eisenbahnen oder mittels Kraftwagen. Die heutige Regelung hat den Charakter einer grundsätzlich endgültigen, weil sie der Eigenart der Verkehrsmittel und der Dynamik des Verkehrs Rechnung trägt, eine juristische Analyse ist daher erforderlich. Um die heutige öffentlich-rechtliche Regelung würdigen zu können, ist zunächst ein Rückblick auf die frühere Zeit zweckmäßig.

---

[22]) Soweit es sich hierbei um Klagen der Eisenbahn über Verluste an Verkehrsbesitz handelt, ist darauf hinzuweisen, daß infolge von strukturellen Veränderungen in der Volkswirtschaft auch früher schon Transporte der Eisenbahn verlorengegangen sind und weiterhin verlorengehen werden. So hat die Eisenbahn (vgl. Wagemann VZ. 36, 307/10) durch die Wandlungen in der Brennstoffwirtschaft, durch Ausnutzung der Wasserkräfte, durch Fortschritte der Wärmetechnik, durch Veränderung in der Verwendung von Bau- und Konstruktionsmaterialien, durch Benutzung hochprozentiger Düngemittel usw. Verlust erlitten. Die Zusammenballung der Bevölkerung in Industriegegenden, Ferngasleitungen und Überlandzentralen kommen hinzu. Ferner bringen Binnenschiffahrt und Motorisierung empfindliche Abwanderung der Transporte von der Schiene. Demnach müßte die Lage der Eisenbahn bei dem starren Festhalten am Verkehrsbesitz sich hoffnungslos gestalten. Es ist aber keineswegs der Fall, sondern die Beförderungsleistungen steigen immer weiter. Das liegt einerseits an der Besserung der Wirtschaftslage, andererseits kommen der Eisenbahn im großen Umfang Transporte zu, die im Zusammenhang mit der Motorisierung, den Straßenbau eingeschlossen, stehen. Vgl. Statistik, Anlage 1.

[23]) U. a. durch Gasölzollerhöhung vom 30. 11. 1935 und Einführung der Beförderungssteuer für den gewerblichen Kraftverkehr. Vgl. amtliche Begründung zum Gesetz zur Änderung des Beförderungssteuergesetzes v. 2. 7. 1936 (RGBl. I, S. 531).

II. Die Entwicklung des gewerblichen Güterverkehrs mittels Kraftfahrzeugen bis zum Güterfernverkehrsgesetz im ungeordneten Wettbewerb artet in einen Interessenkampf aus.

1.

Die Entwicklung des gewerblichen Kraftverkehrs[24]) begann im Kriege. Als infolge starken Pferdemangels und fehlenden Eisenbahnmaterials Verkehrsschwierigkeiten auftauchten, wurden im Juli 1917 durch die Kriegsministerien in Verbindung mit der Obersten Heeresleitung die „Immobilen Kraftwagenkolonnen" für zivile und militärische Zwecke geschaffen. Diese waren rein militärische Organisationen und unterstanden den Kriegsministerien.

Nach Kriegsende wurden die immobilen Kolonnen mit den militärischen Kraftfahrformationen zu „Heimatkraftwagenkolonnen" in den „Kraftverkehrsämtern" zusammengefaßt und nunmehr dem neugebildeten Reichsschatzministerium unterstellt. Obwohl der Fahrzeugpark der Eisenbahnen infolge der hohen Abgaben an Deutschlands Feinde stark gesunken war, gestaltete sich die Arbeit der Kraftverkehrsämter unrentabel, und zwang das Reich zu Zuschüssen. Die traurigen Nachkriegserscheinungen wie Streiks, Interesselosigkeit sind neben schlechtem und verbrauchtem Material und mangelhaften Straßen die Ursachen. Da nun die drohende Auflösung der Kraftwagenkolonnen nicht im Interesse einer Durchführung der öffentlichen Verkehrs-Aufgaben liegen konnte, einigten sich Reich und Länder und wandelten 1919/1920 die Kraftverkehrsämter in „Kraftverkehrsgesellschaften" um, an denen nunmehr Länder, Provinzen, Gemeindeverbände und Gemeinden beteiligt wurden.

Die Kraftverkehrsgesellschaften, deren Kapital sich in der Hauptsache aus öffentlichen Geldern zusammensetzte, waren gemischtwirtschaftliche Unternehmen in Form privatrechtlicher Gesellschaften, z. T. Aktiengesellschaft, z. T. Gesellschaft mit beschränkter Haftung, also keine Körperschaften des öffentlichen Rechts oder Behörden[25]). Eine Verbindung der zunächst weiterhin vom Reich unterstützten Kraftverkehrsgesellschaften untereinander bestand im Interesse der Gesellschaften durch den 1922 gegründeten „Ver-

[24]) Vgl. Kallwaß 24 ff.; Mellerowicz Str. 35, 143/45; Merkert, Lastkraftwagenverkehr S. 12 ff.; Schlosser S. 1 ff.

[25]) Vgl. Merkert, Lastkraftwagenverkehr S. 14 ff.; Schlosser S. 8 ff.

band der Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands e. V.", der dann 1924 in der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." aufging.

Durch die Schaffung dieser ersten größeren Dachorganisation wurde eine Verständigung mit der RBahn erreicht. Jedoch schon 1928 kam es zur Kündigung des Vertrages, da eine gemeinsame Arbeit zwischen RBahn und Kraftverkehrsgesellschaften nicht mehr erzielt werden konnte. In den folgenden Jahren kam es zum offenen Wettbewerbkampf, der erst durch die Notverordnung vom 6. 10. 1931 unterbunden wurde. Bis 1931 ist daher ein starker Zusammenschluß der Kraftwagen-Interessenten nur natürlich. So schlossen sich die Gesellschafter der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. als besondere Abteilung dem „Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen e. V." an, in dem fast alle nicht reichseigenen Kraftfahrunternehmungen vereinigt waren, um in dieser Dachgesellschaft eine Vertretung ihrer Interessenten vornehmlich den Behörden gegenüber zu haben. Ein weiterer Zusammenschluß ist die Vereinigung privater Firmen, so der „Gemeinschaft Deutscher Kraftwagenspediteure" im Februar 1931 mit den Kraftverkehrsgesellschaften zur Gründung der „Deutschen Krafttransport G. m. b. H." zum Schutz gegen die Forderungen der RBahn, ein Landverkehrsmonopol zu schaffen. An der Gründung der „Spitzenvertretung für den gewerblichen Kraftverkehr" am 29. 10. 1931, also nach Erlaß der Notverordnung vom 6. 10. 1931, haben sich die Kraftverkehrsgesellschaften auch beteiligt[26]).

2.

Die Versuche, den gewerblichen Kraftverkehr gesetzlich zu ordnen[27]), beginnen im Jahre 1917. Damals galten lediglich die Bestimmungen der §§ 37 u. 76 Gewerbeordnung, wonach die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch Wagen aller Art der Regelung durch die Ortspolizeibehörde unliegt. Diese Bestimmung, die sich nur auf den örtlichen Verkehr bezieht, schloß keineswegs einen Ueberlandverkehr, der mehrere Ortsbezirke berührte, aus. Denn „innerhalb der Orte" besagte nicht, daß der Verkehr über den Gemeindebezirk nicht hinausgehen durfte, sondern umfaßt wurde auch der von einem Orte beginnende Verkehr von Ort zu Ort[28]). Einen Ueberland-Verkehr, der meh-

---

[26]) Kallwaß S. 100; Schlosser S. 6/7.

[27]) Vgl. insbesondere Göllner a. a. O.; Gülde S. 74/5; Hein NotVO. S. 13/25; Schlosser S. 12/26; Mayer DVBl. 36 S. 393/4.

[28]) Vgl. Rohrscheidt I. § 37 Anm. 11.

rere Orte berührte, durchzuführen war aber sehr schwierig, weil die Genehmigung sämtlicher Ortspolizeibehörden erforderlich war. Nachteilig war weiterhin, daß bei der Regelung durch die Ortspolizeibehörden meistens örtliche Interessen berücksichtigt wurden.

Um diese Mängel abzustellen, wurde 1917 ein Gesetzentwurf eingebracht, nach dem die Genehmigungshoheit bei den von den obersten Landesbehörden bestimmten Behörden liegen sollte. Durch die „Verordnung betreffend Kraftfahrzeuglinien" vom 24. 1. 1919 (RGBl. S. 97) erhielt dieser Entwurf nach unbedeutenden Veränderungen Gesetzeskraft. Danach bedurfte die entgeltliche Beförderung von Personen oder Sachen über die Grenzen des Gemeindebezirks hinaus auf bestimmten Strecken — Kraftfahrzeuglinien — der Genehmigung der von der obersten Landesbehörde festgesetzten Behörde (§ 1 der VO. vom 24. 1. 1919). In Preußen waren das die Regierungspräsidenten. Die Verordnung hatte den Zweck, den Kraftfahrlinienverkehr zu fördern.

Bei der Durchführung der Verordnung zeigten sich besondere Schwierigkeiten, die darin ihren Ursprung hatten, daß gemäß § 6 für die Reichspost, entsprechend ihrer verfassungsrechtlichen Stellung, Ausnahmebestimmungen getroffen waren, nach denen die RPost an eine Genehmigung der Landesbehörden nicht gebunden war und nach eigenem Ermessen Linienverkehr einrichten und betreiben konnte. Das führte zu unerträglichen Zuständen besonders in Preußen, wo die RPost z. B., während das Genehmigungsverfahren eines Unternehmers lief, eigene Kraftpostlinien einrichtete oder Konkurrenzlinien betrieb und verständlicherweise als wirtschaftlich Stärkerer leicht den Konkurrenten verdrängte.

Das „Gesetz über Kraftfahrlinien" vom 26. 8. 1925 (RGBl. I, S. 319) [29]) und die vom Reichsverkehrsminister zur Durchführung dieses Gesetzes auf Grund § 5 des Kraftfahrliniengesetzes erlassenen „Kraftfahrlinienverordnung" vom 20. 10. 1928 (RGBl. I, S. 308) brachten keine grundsätzliche Änderung.

Die Zusammenarbeit aller Verkehrsunternehmungen versuchte man dadurch zu erreichen, daß für die Prüfung der Genehmigungsanträge Richtlinien erlassen und außerdem die Genehmigungsbedingungen den für die Schienenbahnen geltenden Vorschriften angeglichen wurden. Dieses Ziel konnte schon deshalb nicht erreicht werden, weil eine einheitliche Verkehrspolitik durch eine Stelle nach Lage der geltenden Gesetze nicht möglich war [30]).

---

[29]) Gemäß Art. 7 Nr. 19 der Reichsverfassung 1919 hatte das Reich die ausschließliche Gesetzgebung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

[30]) Vgl. Amtl. Begr. zur NotVO. 6. 10. 1931.

Mit der RPost wurde eine Regelung dahingehend getroffen, daß die RPost von einem Genehmigungszwang befreit war und den Ländern Einspruchsmöglichkeit gegen die Anzeige der Kraftpostlinienerrichtung gegeben war, soweit nicht die RPost die Notwendigkeit für die Errichtung der Kraftfahrlinien für die Postsachenbeförderung darlegte. Der bezweckte Erfolg des Gesetzes, den privaten Kraftfahrlinienverkehr zu fördern, war aber weiterhin in Frage gestellt.

Interessant ist, daß durch das Gesetz von 1925 erstmalig die Beteiligung einer Reichsbehörde, nämlich des für die Führung einer einheitlichen Verkehrspolitik verfassungsmäßig verantwortlichen Reichsverkehrsministers vorgesehen war, wenn auch nur in dem Fall, daß bei dem Genehmigungsentziehungsverfahren für eine Kraftfahrlinie, die sich auf das Gebiet mehrerer Länder erstreckt, die obersten Landesbehörden unterschiedliche Entscheidungen trafen. Hier konnte der Reichsverkehrsminister auf Antrag einer Landesbehörde die Zustimmung der anderen ersetzen.

Alle diese Gesetzesbestimmungen bezogen sich nur auf den Kraftfahrl i n i e n v e r k e h r, kamen also praktisch für die Güterbeförderung mittels Kraftwagen wenig in Betracht; denn an bestimmte Linien und Regelmäßigkeiten ist vor allem die Personenbeförderung gebunden. Bezüglich des gewerblichen Güterverkehrs fehlte es also tatsächlich an einer gesonderten Regelung und der Güterverkehr wurde hauptsächlich als Gelegenheitsverkehr ausgeübt. Der Lastwagen, nachdem er die ihm anhaftenden Nachwirkungen der Kriegsjahre beseitigt hatte, trat zahlenmäßig verstärkt und nunmehr konkurrenzfähig durch Erhöhung der Betriebssicherheit und technischen Fortschritt in Wettbewerb mit der Eisenbahn.

Die RBahn besorgt durch die Tendenz der Kraftfahrgesetzgebung, die das Ziel der F ö r d e r u n g der Kraftfahrzeuglinien hatte[31]), und überzeugt, ihre Interessen — besonders auf dem Gebiet der Preisgestaltung — seien gar nicht berücksichtigt, suchte nach dem Scheitern der mit der Gründung der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." erstrebten Zusammenarbeit mit allen Mitteln, besonders mit Hilfe des labilen Tarifsystems, ihren Verkehrsbesitz zu erhalten und den nicht reichseigenen Kraftwagen im Wettbewerb auszuschalten. So schlossen RBahn und RPost im Juni 1929 ein „Abkommen über die Regelung des Personen- und Güterkraftverkehrs über Land", um unter Berücksichtigung der Belange der Schiene den Kraftverkehr der öffentlichen Hand nicht weiter zu zersplittern. Hierbei verpflichteten sie sich zu nach-

[31]) So amtl. Begr. zur VO. v. 24. 1. 1919 und zur NotVO. v. 6. 10. 1931.

drücklicher und gegenseitiger Unterstützung dem Wettbewerb Dritter gegenüber[32]): Ferner schloß die RBahn am 5. 2. 31 mit der Firma Schenker u. Co. G. m. b. H. und danach auch mit anderen Speditionsfirmen Verträge ab, mit dem Ziel, die Spediteure der RBahn gegenüber zu binden, sodaß sie ihre Güter nur der Schiene zur Beförderung übergaben, um so eine Gefährdung durch den Kraftwagen zu verhindern[33]). Hierbei verpflichtete sich die RBahn, den Vertragsspediteuren erhebliche Zuschüsse zu zahlen. Gegen derartige Verträge, so besonders den Schenkervertrag erhob man den Vorwurf des unlauteren Wettbewerbs und den Vorwurf, daß dadurch eine monopolartige Ausgestaltung des Güterverkehrs zur Unterdrückung des freien Speditionsgewerbes herbeigeführt werde. Die RBahn nahm, nachdem die Reichsregierung unter dem Druck der öffentlichen Meinung, insbesondere des Reichstages, die Genehmigung des Schenkervertrages verweigert hatte, eine Neufassung vor, die als die sogenannten „Speditionsverträge" am 1. 3. 1932 in Kraft traten[34]). Praktisch war damit nicht viel geändert. Der Kampf der Eisenbahn gegen den Kraftwagen wurde von der wirtschaftlich starken RBahn weiter zum Vorteil einzelner Spediteure auf dem Rücken der kleinen Unternehmer in rücksichtslosem Uebermaße[35]) zum Schaden der Gesamtwirtschaft ausgetragen.

3.

Die Regierung machte dem Kampf schließlich ein Ende und führte eine Notlösung im Sinne der RBahn durch mit der auf Grund des Art. 48 der Reichsverfassung erlassenen „Dritten Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen, Fünfter Teil, Handels- und Wirtschaftspolitik, Kapitel V, Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen" vom 6. 10. 1931 (RGBl. I, S. 537). Auf Grund § 30 der Notverordnung erließ der Reichsverkehrsminister am 9. 10. 1931 die „Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen" (RGBl. I, S. 572) und auf Grund des § 22 den „Reichskraftwagentarif für Güter und Tiere", der gemäß § 21 Abs. 1 DBO. im RMBl. 1931 S. 747 veröffentlicht wurde.

---

[32]) Vgl. Göllner 5; Boerner 13; Hein, NotVO. 18/9; Weichel 59.

[33]) Vgl. Weichel II a 4.

[34]) Vgl. Boerner 48 ff.

[35]) Vgl. hierzu als Beispiel die Denkschrift der RBahn: RBahn und Kraftwagenverkehr a. a. O. und eine Erwiderung F. v. Schoenebeck: Einwirkungen des Kraftverkehrs auf die RBahn und das Wirtschaftsleben a. a. O.

Die Grundgedanken[36]) dieser Regelung waren:

1. Die Erfassung jedes entgeltlichen Kraftverkehrs, also auch des Gelegenheitsverkehrs (Trampverkehrs) und damit des Güterverkehrs, sofern er auf Entfernungen über 50 km, also über die Nahzone, hinausging.

2. Genehmigungsfrei blieb, was innerhalb der 50-km-Grenze im Orts- und Nachbarortsverkehr befördert wurde, und der Werkverkehr.

3. Der Schutz der RBahn durch Einführung eines dem RBahn-Tarif ähnlichen und angeglichenen Tarifsystems, das Mindestbeförderungspreise für den Kraftwagenverkehr, den Wettbewerbsbedürfnissen der RBahn entsprechend, festsetzte.

Die Durchführung der Notverordnung war ein großer Mißerfolg[37]). Zunächst war die Erteilung der Genehmigung unabhängig von dem Vorliegen eines wirtschaftlichen Bedürfnisses, was zu einer Übersetzung des Gewerbes führte. Die Überwachung des Tarifsystems stellte sich als unmöglich heraus, besonders bei Unternehmern, die nicht nur GFernV., sondern auch andere Transporte betrieben. Die Spediteure wurden bei Tarifunterbietungen nicht gefaßt. Der Tarifkampf verschob sich von den festgesetzten Beförderungspreisen für die Unterwegsstrecke auf die dem Urverlader vom Spediteur berechnete gesetzlich nicht gebundene Gesamtfracht.

So gründete die RBahn die „Deutsche Bahnspeditions G.m.b.H." und verpflichtete bei Gewährung erheblicher Vorteile die Vertragsspediteure zu wirksamen Kampfmaßnahmen, indem sie den Bahnspediteuren verbot, im GFernV. überhaupt und im Güternahverkehr regelmäßige Beförderungen mit Kraftfahrzeugen zu tätigen, und eine Beteiligung an Unternehmen des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen für jeden Fall untersagte. Die restlichen, nicht Bahnspediteure, ließen sich von den Unternehmern Vergütungen für ihre Vermittlungstätigkeit zahlen, die sie den Kunden auf die Beförderungskosten anrechneten. Der Wettbewerbskampf ging also noch verstärkt weiter.

Das Versagen der Notverordnung liegt aber nicht nur an den Mängeln der gesetzlichen Regelung[38]), sondern in erster Linie an ihrer Grundrichtung. War die bisherige Regelung polizeilicher Art und beabsichtigte sie eine Förderung des Kraftverkehrs, so stellte sich die

---

[36]) Vgl. Begr. zu NotVO. u. GFG.

[37]) Vgl. Hein VT. 35 S. 365/8; und die amtl. Begr. zum GFG.; Gülde S. 74/5.

[38]) So Carstens-Schmidt S. IV; Hein VT. 35 S. 365/8; DVN. Nr. 54, Sonderbeilage.

Notverordnung als verkehrswirtschaftliches Gesetz dar, das zum Schutz der Eisenbahnen erlassen war und praktisch zu „einem Instrument einseitiger Interessenkämpfe“[39]) werden konnte und wurde. Hier spielt die Frage eine Rolle, ob die Notverordnung nur einseitigen Schutz für die Eisenbahn erstrebte[40]) und deshalb kraftwagenfeindliche Tendenz gehabt habe[41]), oder ob sie neben der Ordnung des unübersichtlichen Güterverkehrs Schutz des Kraftwagens vor ungesunder Vergrößerung des Kraftwagenverkehrs, Zusammenarbeit der Schiene und Straße und Schutz der bedrohten Eisenbahn beabsichtigt habe[42]).

Zweifelsohne hat die Notverordnung die Eisenbahn schützen wollen; das ergibt sich eindeutig aus der amtlichen Begründung, nach der „sicherzustellen und möglichst zu beschleunigen“ ist, „daß die auf den Lastkraftwagen im Fernverkehr abgewanderten Güter in größerem Umfange sich wieder den Eisenbahnen zuwenden, und durch Vermehrung der Gütermenge der Eisenbahn ihr volkswirtschaftliches Tarifsystem aufrecht erhalten werden kann“[43]).

Daß der Gesetzgeber außerdem eine Ordnung des auch durch den Wettbewerb verursachten Durcheinanders im Kraftwagen-Güterverkehr wünschte, ist selbstverständlich, denn jeder wünscht an Stelle der Unordnung die Ordnung; es braucht deshalb in der amtlichen Begründung auch nicht betont zu werden, aber das ist auch nicht geschehen. Außerdem konnte eine staatliche Kontrolle des Gewerbes zur Sicherung der mit der Notverordnung erstrebten Einengung des gewerblichen GFernV. nur dann praktisch wirksam werden, wenn das Gewerbe kontrollierbar geordnet war. Demnach war die beabsichtigte Ordnung des gewerblichen GFernV. Mittel zum Schutz für die Eisenbahnen. Es besteht also kein Anhaltspunkt dafür, eine besondere Absicht des Gesetzgebers hinsichtlich einer Förderung des Kraftfahrwesens anzunehmen — und zwar eine Absicht, die auch nur ungefähr dem Willen des Gesetzgebers, die Eisenbahn vor dem Wettbewerb des Kraftwagens zu schützen, entsprechen könnte —, zumal die amtliche Begründung zur Notverordnung zu Anfang davon spricht, daß das Ziel der Kraftfahrliniengesetzgebung, „die Ausbreitung der Kraftfahrlinien zu fördern ... erreicht“ ist. Wenn die amtliche Begründung am Ende ausführt: „eine gänzliche Unterbindung des Güterverkehrs mittels Kraftfahrzeugen ist nicht beabsichtigt“, ist doch damit noch nicht gesagt, daß es sich nicht

---

[39]) Gülde S. 75.

[40]) So Brandenburg SüdMonH. 35 S. 612/5; und wohl auch Göllner, vgl. S. 7, 9, 17, 37, 41.

[41]) So Gülde S. 74; Hein GFG. S. 32/3.

[42]) So v. Beck VZ. 35 S. 721/32, VZ. 36 S. 763/6; RV. 36 S. 764; Arch. f. Ei. 37 S. 228/31.

[43]) Vgl. auch § 22 NotVO.

um eine ganz wesentliche, tatsächlich einer Unterbindung gleichkommenden Abdrosselung des Güterverkehrs mittels Kraftwagen handeln sollte. Außerdem könnte man aus diesem Wortlaut gerade folgern, daß eine „gänzliche Unterbindung" allerdings nicht, wohl aber eine teilweise Unterbindung beabsichtigt war. Der Erfolg der Verordnung entspricht dann auch tatsächlich dieser Auffassung. Übrigens genügte der RBahn die Regelung der Notverordnung nicht einmal, da die oben angeführten Mängel eine Durchlöcherung der Unterbindung des nicht RBahneigenen Kraftwagenverkehrs ermöglichten. Folglich wurde der Wettbewerbskampf weiter geführt, und die Notverordnung, die der RBahn eine vom Gesetzgeber gewollte starke Stellung einräumte, wurde praktisch zum Instrument für die Belange der RBahn.

Zu betonen ist in diesem Zusammenhang, daß bei dem Fehlen einer einheitlichen Verkehrspolitik sich das Interesse des Reichs vornehmlich auf die Erhaltung und Stärkung der dem Einfluß des Reichs besonders unterworfenen Verkehrsmittel richtete, schon im Interesse des Reichsetats.

Wir kommen also zu dem Ergebnis, daß die Notverordnung einseitig den Schutz der Eisenbahn bezweckt hat, und daß die Eisenbahn, nachdem sie eine derartige Lösung gefordert hatte, die Entwicklung des gewerblichen Güterverkehrs mit Hilfe der Verordnung verhindert hat, so daß von einer „gewollten Zusammenarbeit" keine Rede sein kann. Dies festzustellen ist wichtig, da heute in Streitfällen bezüglich der Auslegung der geltenden Bestimmungen auf die frühere Regelung hingewiesen wird, da sich grundsätzlich nichts verändert hätte. Dem kann nicht zugestimmt werden; denn schon mit der erwähnten Ankündigung der Motorisierung des Verkehrs durch den Führer am 12. 2. 1933 beginnt eine grundlegend neue Ordnung, indem eine „Teilung des Verkehrs" entsprechend der Eigenart und Nützlichkeit der Verkehrsmittel vorgenommen wurde. Nachdem der Staat die einheitliche Verkehrsführung übernommen hatte [44]), regelte das Personenbeförderungsgesetz und das GFG. den Wettbewerb des Kraftwagens mit der Eisenbahn völlig neu. Wir werden sehen, daß man diese neue Lösung mit Recht als die sogenannte „deutsche Lösung" bezeichnen kann; denn einerseits wird die Lösung grundsätzlich gesucht in einer engen Zusammenarbeit beider Verkehrsmittel zur Steigerung der Verkehrsleistung, wogegen das Ausland über eine neue einseitige Beschränkung der Kraftwagenentwicklung durch mittelbaren Zwang, Steuern und sonstige Auflagen noch nicht hinausgekommen ist[45]),

---

[44]) Vgl. S. 4.

[45]) Vgl. Koenigs VT.-Woche 36, 302/10.

andererseits ist die Durchführung einer derartigen Lösung durch den autoritären Staat erst möglich geworden[46]).

III. Die Regelung durch das Gesetz über den Güterfernverkehr mit den Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935.

1. Die Tendenz des Gesetzes.

a)

Die Gesetzgebung auf dem Gebiet des Verkehrswesens seit dem Jahre 1933 wird von dem Gedanken einer höchstmöglichen Verkehrsleistung bei Zusammenarbeit der Verkehrsmittel zum Nutzen der Volksgemeinschaft geleitet. Der erste entscheidende Schritt in dieser Richtung ist die einheitliche Leitung der Verkehrspolitik innerhalb der Reichsregierung durch den Verkehrsminister auf Grund § 1 Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. 2. 1934 a. a. O. Hierdurch wurde die Voraussetzung für einen einheitlich geregelten und zweckmäßigen Einsatz der Verkehrsmittel geschaffen und die Möglichkeit gegeben, jeden ungewollten Wettbewerb auszuschalten. Das Gesetz gibt dem Verkehrsminister die Entscheidung „in allen Streitfragen über das Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsarten und die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrszweige". Das Gesetz kennt also neben dem „Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsarten" — z. B. Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr — nur die „Z u s a m m e n a r b e i t der einzelnen Verkehrszweige" — z. B. Güterbeförderung mittels Kraftwagen oder mittels Eisenbahn. Der Gedanke der Zusammenarbeit soll als Beweggrund Gesetzgebung und Praxis beherrschen[47]).

Nichts anderes ist gemeint, wenn die Präambel zum Personenbeförderungsgesetz fordert: „Jedem Beförderungszweige müssen diejenigen Aufgaben zugewiesen werden, die er im Rahmen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaft am besten zu lösen vermag." Die Präambel gilt, das sei hier gleich bemerkt, grundsätzlich auch für das GFG. und die gesamte Verkehrsgesetzgebung; denn das GFG. ist das zweite von einer Reihe Gesetzen, die unter dem Vorspruch des Personenbeförderungsgesetzes stehen[48]). Auch die mit dem GFG. entsprechend der Präambel bezweckte „Sicherstellung" eines „gerechten Leistungs-

---

[46]) Brandenburg Ztsch. f. VWiss. Jahrg. 13 S. 89/103.

[47]) Frhr. v. Eltz-Rübenach ZdAfDR. 34, 14/7.

[48]) Koenigs VT.-Woche 36, 213.

wettbewerbs" zwischen Kraftwagen und Eisenbahn, d. h. eines maßvollen Wettbewerbs zur Steigerung der Verkehrsleistung, geht von fairer Zusammenarbeit zwischen Kraftwagen und Eisenbahn aus; denn ein gerechter Leistungswettbewerb kennt keine schädliche Konkurrenz und stellt es einzig auf die Verkehrsleistung ab, die Leistung ist aber desto größer, je besser sich die Verkehrsmittel ergänzen und zusammenwirken.

Auch wenn der Führer und Reichskanzler von einer „Synthese" spricht, die gefunden werden müsse „zwischen den sozialistischen Unternehmen und dem vorwärtsstürmenden Neuen unserer individuellen Verkehrsbefriedigung"[49]), so ist damit auch Zusammenarbeit gefordert; denn Synthese ist im Gegensatz zur Analyse Zusammensetzung und Verknüpfung einer Vielheit zu einem einheitlichen Ganzen.

b)

Die Staatsführung lehnt also jeden Konkurrenzkampf der Verkehrsmittel ab und sieht allein in deren Zusammenarbeit eine Möglichkeit zur Leistungssteigerung, auf die es allein ankommt; denn wenn die Präambel zum GFG. von einem gerechten Leistungswettbewerb spricht, so liegt die Betonung weniger auf gerecht als auf Leistung[50]). Wollte man den Ton auf gerecht legen, so käme man zu ungünstigen Folgerungen. Die Selbst- und Nebenkosten jedes einzelnen Verkehrsmittels müßten genau errechnet und mittels Tarifen auf den gleichen Nenner gebracht werden, was bei der Unzahl der verschiedenen Typen im Kraftfahrwesen schon kaum durchführbar erscheint. Aber dies als möglich unterstellt, fragt sich nun, was heißt hier gerecht?

Vertreter des Kraftwagens fordern einen arteigenen[51]) Kraftwagentarif, der lediglich die Weiterentwicklung des Kraftfahrwesens ermöglichen soll, und begründen ihre Ansicht mit der allgemeinen Motorisierung Deutschlands. Dagegen sagen die Eisenbahner, gerecht sei nur das, was mittelbar und unmittelbar den Verkehrsbesitz der RBahn in keiner Weise berühre; denn — und hier berufen sie sich auf die Worte Adolf Hitlers bei der Jahrhundertfeier der Eisenbahn — die RBahn als „Träger des gewaltigen Gesamtverkehrs" dürfe „unter keinen Umständen irgendwie zu Schaden kommen".

Beide Ansichten sehen einseitig nur den eigenen Vorteil. Sicher darf die RBahn nicht zu Schaden kommen, was schon nachdrücklich betont wurde, deshalb braucht aber ihr heutiger Verkehrsbesitz nicht unbedingt auf der gleichen Höhe gehalten zu werden, zumal unren-

[49]) Rede am 8. 12. 1935. VB. 35 Nr. 343 vom 9. 12. 1935.
[50]) Vgl. Koenigs DVN. A. 36 Nr. 93.
[51]) Siehe S. 108 ff.

tabler Verkehrsbesitz bekanntlich vorhanden ist. Gewiß ist eine gesunde Weiterentwicklung der RBahn aus den oben aufgezeigten Gründen unerläßlich, aber damit ist nicht notwendig eine Beschränkung der Entwicklung des Kraftfahrwesens verbunden. Auch bedeutet selbst eine Einschränkung des RBahn-Verkehrsbesitzes noch nicht notwendig eine Schädigung der Eisenbahn. Weiter stehen jener hier einseitig ausgelegten Führerrede alle anderen Reden und Taten entgegen, die anläßlich der Motorisierung gehalten oder ausgeführt wurden[52]).

Was würden ferner die Vertreter der Eisenbahn sagen, wenn die Post die uns heute selbstverständlich erscheinende Verdrängung der Postkutsche als „ungerecht" bezeichnen würde? Die Post ist auch dadurch nicht etwa ein „Opfer anderer Verkehrseinrichtungen"[53]) infolge ungerechten Wettbewerbs geworden, sondern die Leistung hat zugunsten der Eisenbahn entschieden, und die Post hat sich umgestellt.

Entscheidend ist immer die Leistung, und nichts anderes hat der Gesetzgeber gewollt. So heißt es auch in der Präambel zum Personenbeförderungsgesetz: „Jedem Beförderungszweige müssen diejenigen Aufgaben zugewiesen werden, die er ... a m b e s t e n zu lösen vermag". Das Leistungsprinzip gilt im Verkehr genau wie überall, und auch aus diesem Grunde ist das private Unternehmertum im Verkehrsgewerbe erhalten geblieben, da eine Monopolisierung in der Hand des Staates die Verkehrsleistung sehr wahrscheinlich ungünstig beeinflussen würde[54]).

Leistungswettbewerb ist demnach ein Wettbewerb zur Erreichung einer möglichst hohen Verkehrsleistung, und die Betonung in der Präambel zum Gesetz muß auf dem Wort „Leistung" liegen.

c)

Das Wort gerecht gilt für den Wettbewerb gleichsam als Spielregel und besagt, daß der Staat an dem von ihm gewollten Wettbewerb neutral als Schiedsrichter teilnimmt. „Gerecht" im Sinne jener Stelle der Präambel ist inhaltlich hier das gleiche wie „fair" im sportlichen Wettkampf.

Nicht kann ein gerechter Wettbewerb mehrerer Verkehrszweige lediglich dadurch erreicht werden, daß deren Verkehrsmittel äußerlich gleich behandelt werden; man spricht hier von der „Parität der Verkehrsmittel"; das hieße, Entwicklung und Fortschritt zuungunsten der

---

[52]) Vgl. nur Rede 12. 2. 1933; Rede bei Eröffnung der Autobahn Dresden-Meerane, KW.-Betr. 37 Heft 13 S. 1; vgl. auch Todt DVR. B. 36 Nr. 6 vom 8. 12. 1936; VB. Nr. 347 vom 13. 12. 1935; Brandenburg Süd.Mon.H. 35 S. 612.

[53]) Diese Worte gebrauchte der Führer anläßlich der Jahrhundertfeier der Eisenbahn a. a. O.

Leistung hemmen und die Verkehrsmittel einem starren Schema entsprechend und möglicherweise entgegen ihrer Eigenart einsetzen. Das Gesetz hat aber gerade die Leistungssteigerung zum Ziel.

Ebensowenig kann als „gerecht" ein Wettbewerb „nur" dann angesehen werden, „wenn keinem der beiden Verkehrsmittel durch staatliche Maßnahmen künstlich ein Verkehrsbesitz zugeführt wird, der ihm auch in einem beiderseits freien Wettbewerb zufiele"[55]). Obwohl hier richtig auf die Leistung abgestellt ist, wird übersehen, daß heute der Gedanke des freien Wettbewerbs der Verkehrsmittel abgelehnt wird, weil er, wie gesagt, dem Grundsatz der Gemeinnützigkeit und dem Leistungsprinzip nicht entspricht. Wenn wir aber den freien Wettbewerb als solchen ganz ablehnen, können wir unmöglich einen Verkehrsbesitz, der entsprechend den Grundsätzen des freien Wettbewerbs errechnet werden müßte — sofern das überhaupt möglich wäre —, als „gerecht" im Sinne des Gesetzgebers bezeichnen.

Der Gesetzgeber will ja gerade behufs Leistungssteigerung den bestmöglichen Einsatz der Verkehrsmittel im Rahmen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaft, d. h. einen Einsatz, der der Eigenart der Verkehrsmittel und dem der Gemeinschaft daraus erwachsenden Nutzen entspricht, der also der Wirkungsmöglichkeit der einzelnen Verkehrsmittel gerecht wird und der deshalb „gerecht" ist. Die Präambel zum GFG. fordert demnach einen der Eigenart der Verkehrsmittel entsprechenden fairen Wettbewerb und stellt dabei lediglich auf die Verkehrsleistung und den Nutzen für die Nation ab[56]).

d)

Das GFG. unterscheidet sich folglich von der Notverordnung ganz erheblich; heute ist die Regelung abgestellt auf Verkehrsleistung und Nutzen für die Nation bei Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel, ihrer Eigenart entsprechend, damals auf einseitigen Schutz der großen Eisenbahnunternehmen durch Behinderung der Entwicklung bzw. Verbot der neuen Verkehrsmittel, heute Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel, damals Monopolstellung der Eisenbahn.

Es ist also erklärlich, daß der Gedanke der Aufrechterhaltung des volkswirtschaftlich orientierten Tarifsystems der RBahn, welchen die amtliche Begründung zur Notverordnung als Ziel des Gesetzes forderte, in der betonten Form fallen gelassen werden mußte, zumal nach § 1 des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Ver-

---

[54]) Vgl. hierüber mehr auf S. 25.
[55]) So v. Beck VZ. 35 S. 721/32.
[56]) Über das Verhältnis des Leistungs- zum Preiswettbewerb siehe S. 114.

waltung vom 27. 2. 1934 der Verkehrsminister die Entscheidung in allen Streitfragen zu treffen und bei allen grundsätzlichen Maßnahmen auf dem Gebiet der Tarifpolitik Zustimmung zu erteilen hat, und somit die Sicherstellung der RBahn wie aller anderen Verkehrsmittel in dem vom Staat gewollten Rahmen gewährleistet ist[57]).

Das Gesetz ist daher keineswegs einseitig kraftwagenfreundlich, sondern es ist ganz allgemein verkehrsfreundlich; denn bezweckt wird nicht der Nutzen einzelner Lastkraftwagenbesitzer oder Automobilinteressenten, sondern die Leistungssteigerung, und zwar unmittelbar beim Güterkraftverkehr und mittelbar infolge gerechter Wettbewerbsverhältnisse auch bei der Eisenbahn. Andernfalls wäre für das Wort „Leistungswettbewerb" in der Präambel kein Platz.

e)

Daß Deutschland heute ganz allgemein kraftwagenfreundlich eingestellt ist, bedarf keiner längeren Ausführung; man denke nur an den Motorisierungsplan und den Reichsautobahnbau. Die Förderung jeglichen Kraftverkehrs, auch des GFernV.-Gewerbes, erscheint deshalb als selbstverständlich. Dem steht auch nicht die Tatsache entgegen, daß das Gesetz nicht ausdrücklich die Förderung des gewerblichen GFernV. fordert, sondern nur von einer „Ausbildung und Ordnung des GFernV." im § 10 I Ziff. 1 spricht. Denn zunächst handelt es sich bei dieser Stelle des Gesetzes nur um eine Aufgabe des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes — im folgenden „Verband" genannt oder „RKB." abgekürzt — im Rahmen der gesamten Förderungsabsichten des Gesetzes, und ferner liegt kein Anlaß vor, anzunehmen, daß „Ausbildung" sich lediglich auf vorhandenen Verkehrsbesitz beziehen, also keine Weiterentwicklung umfassen soll, sondern lediglich „Erziehung und Ausnutzung aller gegebenen Möglichkeiten"[58]). Das Wort „Ausbildung" muß vielmehr als synonym mit „Entwicklung" aufgefaßt werden, denn das Gesetz will Leistungssteigerung und nicht Erhaltung eines Zustandes. In der amtlichen Begründung zum GFG. wird so auch mehrfach von der Entwicklung des GFernV. gesprochen, auf die das Gesetz hinzielt.

Wenn wir heute nach den Worten des Führers eine „Synthese" zwischen Eisenbahn und Kraftwagen suchen, so kann diese nur gefunden werden, wenn die Werte der einzelnen Verkehrsmittel vergleichbar gegenüberstehen. Das traf vor dem GFG. für den Kraftwagen, wie wir wissen, nicht zu. Eine Ordnung des Güterfernverkehrsgewerbes war deshalb Voraussetzung für eine spätere der Eigenart der

---

[57]) Vgl. Voos VRechtl. Rundsch. Gruppe 4 a Lieferung 1 u. 2, Bl. 2/3; 5/7.
[58]) So v. Beck RV, 36 S. 763/6.

Verkehrsmittel entsprechende Verkehrsteilung. Darüber hinaus ist notwendig die Förderung des Kraftverkehrswesens, um zunächst einmal die schädlichen Nachwirkungen des Konkurrenzkampfes auszugleichen; denn „erst wenn Straße und Schiene gleichwertig ausgebaut" sind, wird sich zeigen, „wo die Synthese dieser beiden an sich völlig verschiedenen Verkehrsmittel liegt"[59]). Also der gleichwertige Ausbau der Verkehrsmittel ist erforderlich, d. h. Förderung des Kraftverkehrs mindestens in dem gleichen Maße wie die Förderung der Eisenbahn.

Noch aus einem weiteren Umstande wird die beabsichtigte Förderung des Kraftverkehrs ersichtlich. In der amtlichen Begründung zum Gesetz ist gesagt, daß die Reichsregierung den Plan, der RBahn ein Monopolrecht zum Betreiben des GFernV. mit der Verpflichtung zu gewähren, die Unternehmer des Güterkraftverkehrs zu übernehmen, fallen gelassen. So heißt es:

> „Der Reichsregierung erschien es im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht angezeigt, die weitere Entwicklung des Güterfernverkehrs der Reichsbahn allein zu überlassen und Maßnahmen zu treffen, die einer gewaltsamen Eingliederung des freien Unternehmertums in den Betrieb der Deutschen Reichsbahn gleichkamen."

Diesen Plan hat die Reichsregierung nicht etwa lediglich zugunsten der wenigen tausend privaten Unternehmer von GFernV. aufgegeben, denn sie konnten durch eine Übernahme in die Dienste der RBahn viel besser risikofrei gesichert werden, sondern weil sie die weitere Entwicklung des GFernV. nicht der RBahn allein überlassen wollte, d. h. man war der Ansicht, daß die RBahn den Güterkraftverkehr nicht so entwickeln würde, wie es im Interesse des Reichs für erforderlich gehalten wurde. Die Absicht des Gesetzgebers, den Kraftverkehr durch das GFG., das diese grundsätzliche Entscheidung zwischen RBahn und freiem Unternehmertum brachte, zu fördern, wird auch hier besonders deutlich.

Bevor wir auf diese grundlegenden Gedanken des Gesetzgebers weiter eingehen, soll erst der Begriff Unternehmer von Güternfernverkehr erläutert werden.

2. Der Begriff „Unternehmer von Güterfernverkehr".

a)

Unternehmer von Güterfernverkehr ist eine Person, die „mit Kraftfahrzeugen über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus außerhalb eines Umkreises von 50 km, gerechnet vom Standort des Kraftfahrzeuges aus, Güter für andere befördern will" (§ 1 GFG.).

---

[59]) Koenigs VAE. Bd. 1 S. 4.

1. Zunächst muß es sich um eine „Beförderung“ von Gütern handeln. Beförderung ist jedes Bringen des Beförderungsgegenstandes von einem Ort zum anderen. Vorauszusetzen ist, daß das Gut zur Beförderung übergeben wird; denn bleibt der Auftraggeber im unmittelbaren Besitz des Gutes, wie z. B. beim Abschleppen, so ist keine „Beförderung“ im Sinne des Gesetzes gegeben[60]). Befördert werden müssen Güter. Als „Güter“ im Sinne des Gesetzes im Gegensatz zu Personen sind alle beweglichen Sachen anzusehen, wie in § 425 HGB. Ausgenommen sind Handgepäck und zur Beförderung aufgegebenes Reisegepäck. Man kann sich hierbei auf §§ 26 und 28 Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. 5. 1928 (RGBl. II, S. 401) berufen, wonach das Gepäck nicht zu den Gütern zu rechnen ist[61]). Ausgenommen weiter sind Postsendungen bis zu 20 kg mit Ausnahme von Stückgütern (§§ 2 Ziff. 1 GFG., 5 DVO.). Bezüglich der Beförderung von Möbeln, Tieren und Leichen sind im GFG. Ausnahmebestimmungen zugelassen bzw. vorgesehen (§§ 1 II, 2 Ziff. 3 GFG.). Grundsätzlich gilt hier jedoch das GFG.

Die Beförderung erfolgt auf Kraftfahrzeugen. Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes sind gemäß der auch für das GFG. geltenden Vorschriften der Reichsstraßenverkehrsordnung und des Kraftfahrzeuggesetzes Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (§ 1 II KFG.). Nach § 1 DVO. bilden die Güterbeförderung mittels Personenkraftwagen bis zu acht Sitzplätzen ohne Anhänger oder mittels Krafträdern Ausnahmen und fallen nicht unter das GFG.

2. Die Güterbeförderung muß für andere erfolgen. Handelt es sich um eine Beförderung ausschließlich für andere — der Unternehmer ist Frachtführer im Sinne des § 425 HGB. —, so liegt der Hauptanwendungsfall des GFG. vor. Grundsätzlich aber fällt jede Güterbeförderung für andere unter den Güterverkehr im Sinne des Gesetzes, gleichgültig, ob ausschließlich für andere oder nicht ausschließlich, ob entgeltlich oder unentgeltlich.

Der Gegensatz hier ist die Beförderung von Gütern nur für eigene Zwecke des Unternehmens und nicht für andere. Diese Güterbeförderung fällt unter den Werkverkehr[62]), und gemäß § 2 Ziff. 2 findet das Gesetz keine Anwendung. Gemäß § 4 DVO. sind zahlreiche Voraussetzungen für die Annahme des Werkverkehrs gleichzeitig notwendig,

---

[60]) Vgl. RG. 118/28 u. Göllner S. 8.

[61]) Vgl. Gülde S. 79, 231; Göllner S. 8; Hein S. 38.

[62]) Vgl. Gülde S. 239/42; Hein S. 41/4; Mayer DVBl. 36, 394/5.

so hinsichtlich des Erwerbs- und des Beförderungszwecks der Güter, des Eigentums an den Kraftfahrzeugen und der Bedienung der Kraftfahrzeuge. Entgegen der früheren Regelung gilt heute als Werkverkehr auch der sogenannte Konzernverkehr, d. h. die gemeinschaftliche Verwendung von Kraftfahrzeugen mehrerer Unternehmen (§ 4 II DVO.). Der Konzernverkehr bildet also eine Ausnahme von dem Grundsatz, daß jede Güterbeförderung für andere unter das Gesetz fallen soll.

Zwischen beiden Beförderungszweigen gibt es den sogenannten „unechten Werkverkehr", d. h. die Güterbeförderung vornehmlich für eigene Zwecke des Unternehmens, teilweise aber auch für andere. Selbst wenn es sich hier um reine Gefälligkeitstransporte[63]) seitens des Unternehmens handeln sollte, unterliegt der unechte Werkverkehr dem Gesetz, das ja *jede* Beförderung *für andere* erfassen soll. Umgehungen dieser Gesetzesbestimmungen sollen § 4 GFG. und § 8 Ziff. 2 DVO. ausschließen. Diese scharfe Trennung zwischen echtem und unechtem Werkverkehr war im Interesse einer lückenlosen Kontrolle des GFernV.-Gewerbes notwendig.

3. Eine derartige Güterbeförderung kann nun entweder im GFernV. oder im Güternahverkehr erfolgen, je nachdem, ob die Beförderung über die Grenzen des Gemeindebezirks hinaus und außerhalb eines Umkreises von 50 km, gerechnet vom Standort des Kraftfahrzeugs aus, oder innerhalb eines kleineren Transportbereichs erfolgt. War nach der Regelung durch die Notverordnung (§ 3 DVO. zur Notverordnung) lediglich die Länge der Beförderungsstrecke für die Berechnung der Nahzone von Bedeutung, so ist heute der Standort des Fahrzeugs maßgebend, für den die Nahzone — Durchmesser rund 100 km, Umkreis rund 300 km — berechnet wird, und in der jede Güterbeförderung, auch wenn diese im Einzelfalle über 50 km betragen sollte, Nahverkehr im Sinne des Gesetzes ist. Die Berechnung der Nahzone, und zwar für jeden Ort des deutschen Reiches, geschieht gemäß den in § 6 DVO. bestimmten Richtlinien durch die Polizeibehörden, um eine wirksame Überwachung der Zonen zu ermöglichen[64]).

Die Nahzone wird errechnet nach der kürzesten Verbindung auf öffentlichen für den Kraftfahrzeugverkehr freigegebenen Wegen vom Ortsmittelpunkt, d. h. Mittelpunkt des Standorts des Fahrzeugs, bis

---

[63]) Die Entgeltlichkeit der Beförderung war nach der Notverordnung (§ 1 II NotVO.) Tatbestandsmerkmal des genehmigungspflichtigen GFernV.

[64]) Über die Frage der Anfechtbarkeit der Entscheidung über die Begrenzung der Nahzone siehe unten S. 95 Anm. 259.

zum Ortsmittelpunkt des Beförderungsortes (Runderlaß des Verkehrsministers 1937 K 2. 8883)[65]).

Die Berechnung der Nahzone ist abhängig vom Standort des Fahrzeugs. Die genaue Festsetzung des Standorts eines jeden Fahrzeugs ist also notwendig für die Abgrenzung des GFernV. vom Güternahverkehr und damit für die Abgrenzung des genehmigungsbedürftigen gegen den genehmigungsfreien Güterverkehr. Wegen der Wichtigkeit dieser genauen Abgrenzung für die Ordnung und Übersichtlichkeit des Güterverkehrsgewerbes, ohne die eine Durchführung des Gesetzes unmöglich ist, bestimmt die DVO., daß jedes Kraftfahrzeug nur einen bestimmten Standort, an dem der Unternehmer seinen Wohnsitz, den Sitz seines Unternehmens oder einer geschäftlichen Niederlassung hat, angemeldet und entsprechend nach außen hin gekennzeichnet sein muß (§§ 9—11 DVO.). Gegen unzulässigen Güterverkehr in der Nahzone schützen §§ 4 GFG., 8 Ziff. 3 DVO. und Strafbestimmungen, wonach eine Umgehung des Gesetzes insbesondere dann vorliegt, wenn eine Sendung nach einem Ort innerhalb der Nahzone abgefertigt wird, sofern von vornherein eine Beförderung darüber hinaus beabsichtigt war. Um die Wettbewerbslage des Güternahverkehrs gegen den GFernV. zu sichern, ist nach § 28 DVO. dem GFernV. verboten, außerhalb der Nahzone des Standorts Güter für andere auf Entfernungen von weniger als 50 km zu befördern.

Diese Vorschriften über Zulassung und Kennzeichnung gelten nicht für die ausschließlich im Werkverkehr verwendeten Fahrzeuge und die eigenen — also nicht für gemietete, z. B. gemäß § 29 I Satz 2 GFG. — Kraftfahrzeuge der Behörden, der Wehrmacht, der NSDAP., der Körperschaften des öffentlichen Rechts und der Reichsbahn (§ 12 DVO.), da hier Zulassung und nach außen hin sichtbare Kennzeichnung für die leichtere Durchführung der Kontrolle der Überwachungsbehörden überflüssig war. Fraglich ist, ob diese Fahrzeuge trotzdem mit einem bestimmten Standort versehen werden müssen, weil das Verbot des § 28 I DVO. auch für sie Geltung habe. Das Gesetz will, wie im vorstehenden Absatz gesagt wurde, die Wettbewerbslage im Nahverkehr sichern, demnach wäre es im Sinne des Gesetzes, die Frage zu bejahen[66]). Dagegen steht, wenigstens was die Fahrzeuge der RBahn

---

[65]) Vor dem Runderlaß wurde die Nahzone vom Ortsmittelpunkt bis zur Ortsgrenze errechnet. Hier ergab sich z. B. die merkwürdige Tatsache, daß ein Unternehmer des Standortes Neumünster in Holstein Nahverkehr nach Hamburg betreiben konnte, nicht aber umgekehrt ein Hamburger Unternehmer nach Neumünster, weil der Kreis mit dem Radius 50 km um den Ortsmittelpunkt Neumünster wohl die große Stadt Hamburg schnitt, nicht aber der Kreis mit dem gleichen Radius um den Ortsmittelpunkt Hamburg die bedeutend kleinere Stadt Neumünster traf.

[66]) So Hein S. 37/8.

anbetrifft, die positive Gesetzesbestimmung des § 30, wonach für den GFernV. der RBahn nur die Vorschriften der §§ 13 und 14 über die Tarife gelten. Ferner ist in der DVO. der RBahn keine diesbezügliche Verpflichtung auferlegt[67]). Man muß also zu dem Ergebnis gelangen, daß für die Fahrzeuge der RBahn das Verbot keine Geltung hat, obwohl die Tendenz des Paragraphen dagegen spricht. Für die anderen Fahrzeuge der Behörden, der Wehrmacht, der NSDAP. und der öffentlich-rechtlichen Körperschaften müßte dagegen die Anwendung möglich sein. Das erscheint aber unbillig, denn die Wettbewerbslage des Nahverkehrs wird durch die Tätigkeit der RBahn sicher wesentlich beeinflußt, nicht aber durch einen Güterverkehr der weiter genannten Organisationen, weil dieser Güterverkehr in fast allen Fällen in der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben erfolgen wird. Deshalb ist die Anwendung des § 28 I DVO. für die in § 12 DVO. bestimmten öffentlich-rechtlichen Organisationen erst recht abzulehnen.

b)

Nachdem nunmehr festgestellt ist, was das Gesetz unter GFernV. fassen will, soll untersucht werden, inwieweit das Gesetz in subjektiver Hinsicht Geltung hat, wer also Unternehmer ist.

1. Die Entscheidung über die Unternehmereigenschaft wird sich nicht immer zweifelsfrei treffen lassen. Das Eigentum an den Fahrzeugen ist nicht Voraussetzung, wird aber oft als Indiz dienen können[68]). Die Beförderung selbst muß in erster Linie durch den Unternehmer und nicht durch den Auftraggeber oder einen anderen erfolgen. Hierbei muß der Unternehmer die volle Verfügungsfreiheit über das bei der Beförderung zu benutzende Fahrzeug haben[69]).

Im allgemeinen ist zu sagen, Unternehmer ist der Frachtführer, der in eigenem Namen, für eigene Rechnung und unter eigener Verantwortung GFernV. betreibt. „Im eigenen Namen" handelt, wer nach außen als Inhaber des Unternehmens tätig wird. „Für eigene Rechnung" handelt jemand, wenn ihm Nutzungen und Lasten zufallen. „Unter eigener Verantwortung" Güterbeförderung betreiben heißt, daß der Befördernde zivilrechtlich und strafrechtlich für die durch das Kraftfahrzeug verursachten Schäden bezüglich des Beförderungsgutes und Dritten gegenüber haftet, soweit eine Haftpflicht außerhalb der des Kraftfahrzeugführers besteht[70]).

Diese drei Merkmale sind wichtige Anhaltspunkte für die Unternehmereigenschaft und die Bewilligung der Zulassung, erläutern aber

---

67) So v. Beck RV. 36 S. 765; Reinige Arch. f. Ei. 36 S. 1207/9.
68) JW. 28 S. 3197.
69) EE. 52/149.
70) Kammergericht 9. 4. 1931 in EE. 52/148.

nicht erschöpfend den Begriff des Unternehmers von GFernV.; denn wollte man das Vorliegen dieser drei Merkmale als Voraussetzung annehmen, würde man beim Fehlen eines Merkmals keinen verantwortlichen konzessionspflichtigen Unternehmer von GFernV. fassen können, obwohl GFernV. tatbestandsmäßig betrieben wird[71]). Dieses Ergebnis wäre, strafrechtlich gesehen, unmöglich und ist auch in der Praxis abgelehnt worden. Für die öffentlich-rechtliche Frage der Erteilung der Genehmigung spielen die aufgeführten Merkmale eine bedeutende Rolle. In Zweifelsfällen ist entscheidend für die Frage, ob Unternehmereigenschaft vorliegt, der Umstand, ob einem Antrag auf Genehmigungserteilung entsprochen wird oder nicht. Der Inhaber einer Genehmigung ist öffentlich-rechtlich Unternehmer und für das Unternehmen verantwortlich.

Die Unternehmereigenschaft wird schon durch die einzelne Beförderungsleistung begründet; die Beförderung braucht also nicht „regelmäßig gegen Entgelt", kurz gewerbsmäßig, zu erfolgen (§ 2 DVO.). Diese Regelung galt bezüglich der Regelmäßigkeit auch schon nach der Notverordnung § 1 II[72]).

Unternehmer kann jede natürliche oder juristische Person des privaten oder öffentlichen Rechts sein[73]); der Personenkreis ist also unbeschränkt.

2. Grundsätzlich ist der Spediteur nicht Unternehmer*); denn gemäß § 407 HGB. übernimmt es der Spediteur gewerbsmäßig, Güterversendungen durch Frachtführer für Rechnung des Versenders im eigenen Namen zu besorgen. Er ist also Vermittler zwischen Frachtführer und Versender. Ist jedoch der Spediteur gleichzeitig Frachtführer entsprechend der Befugnis des § 412 HGB., die Beförderung des Gutes selbst auszuführen, so kann er Unternehmer von GFernV. sein, wenn er die Beförderung der ihm übergebenen Güter mit Kraftwagen selbst, d. h. ohne Hilfe eines Frachtführers, besorgt. Daß der

---

[71]) So Schumacher JW. 28 S. 2408. A. A. Hein 76; Schlosser 16.

[72]) A. A. war Müller Anm. 9 zu § 1 S. 863, der Unternehmen und Gewerbebetrieb gleichstellte, da infolge des umständlichen Behördenweges eine plötzlich notwendig werdende Einzelbeförderung undurchführbar gewesen wäre, der Gesetzgeber aber nichts Unmögliches gewollt hätte. Dagegen sagte Schlosser S. 15/16, daß die Notverordnung in §§ 1 I, 2 II für die Personenbeförderung ausdrücklich eine Regelmäßigkeit gefordert hätte, und daß es sich bei einer plötzlich notwendig werdenden Einzelbeförderung nur um ganz seltene Einzelfälle hätte handeln können. Die Entwicklung ist Schlosser gefolgt, und mit Recht; denn das Personenbeförderungsgesetz fordert ausdrücklich Gewerbsmäßigkeit im Gegensatz zum GFG.

[73]) Auch Nichtarier; vgl. hierzu S. 86.

*) Darüber, ob einem Spediteur gestattet ist, GFernV. zu betreiben, siehe S. 114 ff.

Spediteur gelegentlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat, so z. B. bei der Spedition zu festen Spesen des § 413 I HGB., ist lediglich für die zivilrechtliche Stellung des Spediteurs von Bedeutung und besagt nichts darüber, ob öffentlich-rechtlich eine Beförderung im eigenen Namen, für eigene Rechnung und unter eigener Verantwortung vorliegt und ob somit jemand Unternehmer von GFernV. ist[74]).

3. RBahn und RPost hatten nach der Notverordnung keine Ausnahmestellung als Unternehmer von GFernV. Bezüglich der Postsendungen[75]), das sind Briefe, Zeitungen und Pakete bis zu 20 kg, konnte die Notverordnung keine Anwendung finden, da eine Beförderung dieser Gegenstände zu den verfassungsmäßigen Aufgaben der RPost gehörte. Anders bei den Sendungen, die über 20 kg Gewicht hatten und unter die Stückgüter und Güterbeförderung, damit unter die Notverordnung fielen. Diese Regelung ist im GFG. beibehalten worden (§ 2 Ziff. 1). Es handelt sich hier nicht um eine „Ausnahme vom Genehmigungszwang" für die RPost[76]), sondern lediglich um die an sich überflüssige Hervorhebung eines Rechtszustandes, der sich aus dem Postregal und somit aus dem staatsrechtlichen Verhältnis der Post ergibt. Die Post ist bei der Beförderung eines Postguts von z. B. 10,5 kg Gewicht von Berlin bis Bonn also niemals Unternehmer von GFernV., der von der Genehmigungspflicht befreit ist, sondern sie tätigt als Post Postgutbeförderung.

Anders bei der RBahn: Hier hat ein Eisenbahnregal nicht bestanden, die RBahn konnte folgerichtig keine Sonderstellung wie die RPost einnehmen, sondern war als Unternehmer von GFernV. der Notverordnung genau wie jeder andere Unternehmer unterworfen, sie war also Unternehmer und unterlag der Genehmigungspflicht. Auch heute ist die RBahn Unternehmer von GFernV., ihr Güterverkehr ist lediglich genehmigungsfrei (§ 29), da eine Genehmigungserteilung[77]) entsprechend polizeilichen Gesichtspunkten bei der heutigen staatsrechtlichen Stellung der RBahn überflüssig ist, und die Reichsregierung andererseits das Vorliegen eines volkswirtschaftlichen Bedürfnisses für die unbegrenzte Entwicklung des RBahn-GFernV. grundsätzlich ohne zeitliche Begrenzung angenommen hat. Die RBahn bildet also eine Ausnahme, nicht aber etwa auch alle anderen Eisenbahnen, denn diese bedürfen der Genehmigung.

---

[74]) Vgl. Schlosser S. 17.

[75]) Vgl. §§ 1, 2 u. 27 Ges. üb. d. Postwesen des Deutschen Reichs v. 28. 10. 1871 (RGBl. S. 347); Art. 2 u. 3 Ges. v. 20. 12. 1899 (RGBl. S. 715); §§ 1, 52 Abs. IV Postordnung v. 30. 1. 1929 (RGBl. I, S. 73).

[76]) So Hein S. 40.

[77]) Vgl. S. 85 ff.

Warum sich diese Ausnahmestellung auf die „öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe des Reichs, hauptsächlich die Deutsche Reichsbahn und Deutsche Reichspost"[78]) erstrecken soll, ist nicht einzusehen. Bezüglich der RBahn besteht wohl die Gesetzesvorschrift des § 29, aber das gilt nicht auch für die RPost hinsichtlich eines GFernV.; ist ja gerade für die RBahn die Ausnahmestellung geschaffen worden. Weiterhin ist das Wort „hauptsächlich" unverständlich. Eine Berufung auf § 35 der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 (RGBl. I, S. 1169) kann auch nicht durchschlagen. Denn der Sinn dieser Verordnung ist speziell die fachliche Zusammenfassung und fachliche und berufliche Gliederung des Verkehrsgewerbes. Daß bei dieser Organisation des Verkehrsgewerbes die öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe des Reichs eine Ausnahmestellung entsprechend ihrer Größe und engen Bindung an das Reich einnehmen müssen, hat man im Rahmen des organischen Aufbaus des Verkehrs verständlicherweise berücksichtigen und auch bei der Festsetzung des fachlichen Geltungsbereichs dieser Verordnung zum Ausdruck bringen müssen. Das hat aber nichts mit dem Begriff des Unternehmers von GFernV. zu tun. Ja, aus dem § 35 der genannten Verordnung kann sogar eine Bestätigung dieser Ansicht entnommen werden. Warum trennt der Gesetzgeber in § 35 II der Verordnung, die nach dem GFG. erlassen wurde, die „öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe des Reichs" von den „Unternehmern und Unternehmungen des Verkehrs (Verkehrsgewerbe)" und bestimmt, daß „im Sinne dieser Verordnung" sie nicht zum Verkehrsgewerbe — Unternehmer und Unternehmungen des Verkehrs — gehören sollen, wenn sie nicht sonst als Unternehmer im Sinne der geltenden Gesetze betrachtet würden? Wir stellen also fest: RBahn und RPost, soweit sie Stückgüter befördert, sind Unternehmer von GFernV. im Sinne des Gesetzes; indessen hat die RBahn eine gewisse Ausnahmestellung erhalten.

3. Die Zusammenfassung des freien Unternehmertums im Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.

a)

Wie bereits mehrfach betont, hat der Gesetzgeber ein freies Unternehmertum für eine günstige Entwicklung des GFernV. mit Kraftfahrzeugen als notwendige Voraussetzung angesehen. Der heutige Staat lehnt also den marxistischen Gedanken der Verstaatlichung oder Vergesellschaftung ab. Ferner erkennt der Staat eine der liberalen Zeit entsprechende grundsätzliche Ablehnung jeder staatlichen Bevor-

[78]) Gülde S. 229.

mundung mit Recht nicht an, schon weil sich diese staatlichen Eingriffe als nützlich erwiesen haben und der Wirtschaft Unsummen erspart haben[79]), und der Nutzen für die Volksgemeinschaft entscheiden soll.

Es wurde also eine privatwirtschaftliche Regelung gesucht, die bei einer starken einheitlichen Führung durch den Staat die selbständige und der Volksgemeinschaft verantwortliche Einzelpersönlichkeit voll zur Geltung kommen ließ. Grundlegend heißt es daher in der Präambel zum Personenbeförderungsgesetz: „Im nationalsozialistischen Staat gehört die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates. Die Verkehrsmittel können sich in öffentlicher oder privater Hand befinden." Diesen Grundsätzen folgend lehnte die Reichsregierung jegliche Maßnahmen ab, „die einer gewaltsamen Eingliederung des freien Unternehmertums in den Betrieb der Deutschen Reichsbahn gleichkamen"[80]). In dieser Entscheidung liegt der Kernpunkt der neuen Gesetzgebung auf dem Gebiete des Verkehrswesens, und auf seine Bedeutung ist nochmals hinzuweisen. Das GFG. dient der Durchführung und Sicherung dieser Gedanken im GFernV.; neben dem GFernV. der RBahn soll völlig unabhängig der GFernV. des privaten Unternehmertums bestehen. Um eine übersichtliche und straffe Organisation der privaten Unternehmer zu haben, wurde der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband als „öffentlich-rechtlicher Verband" gebildet, der auch die Interessen der privaten Unternehmer als starker Verband zu vertreten hat.

Nahezu alle Staaten der Welt haben in die schrankenlose Freiheit der einzelnen Unternehmer im Verkehrswesen eingegriffen, auch die sogenannten liberalen Staaten, wie z. B. Frankreich und Großbritannien. Als selbstverständlich wurde es angesehen, daß, weil das Verkehrswesen öffentliche Interessen wahrzunehmen habe, ein völlig freies Unternehmertum diese Interessen gefährden werde. Das war ja auch tatsächlich der Fall, man denke nur an den Wettbewerb der Binnenschiffahrt mit der Eisenbahn, das historische Seitenstück zum Problem Eisenbahn—Kraftwagen; so haben z. B. die englischen Eisenbahngesellschaften vielfach die Kanalgesellschaften durch Preisunterbietungen zum Verkauf ihrer Anteile an die Eisenbahnen gezwungen und anschließend die Kanäle rücksichtslos stillgelegt. Oder man denke an die amerikanischen Verhältnisse, bevor der Staat auch hier eingegriffen hatte. Fast überall ist der Staat im Verkehrswesen regelnd tätig geworden und hat Bestimmungen für die Verkehrsbetriebe getroffen. Insbesondere erstreckt sich der staatliche Eingriff in der Sphäre

79) Vgl. ÖKW. Schriftenreihe 19 S. 20 ff.

80) Amtl. Begr. zum GFG.

des freien Unternehmertums auf die Preisgestaltung, Betriebsführung, Finanzierung und Rechnungslegung.

Voraussetzung für jede Regelung im Verkehrswesen — Durchführung und Überwachung — ist die Ordnung und Erfassung der einzelnen Verkehrszweige. In Deutschland fällt nach dem GFG. in besonderem Maße dem RKB. diese Aufgabe zu. Der Verband ist also nicht etwa nur zur Erhaltung und Schaffung eines gesunden gewerblichen Mittelstandes von privaten Unternehmern und zur Wahrung ihrer Belange Dritten gegenüber, z. B. gegenüber der RBahn oder den Spediteuren, geschaffen, sondern in erster Linie für die „Ordnung und Ausbildung" des GFernV.-Gewerbes (§ 10 Ziff. 1). Diesem Zusammenschluß der Unternehmer kommt ferner wegen der genauen Erfassung des stets einsatzbereiten Fahrzeugparks besondere wehrpolitische Bedeutung zu[81]).

b)

Die Erhaltung und Förderung des privaten Unternehmertums entspricht durchaus dem Grundsatz: „Gemeinnutz geht vor Eigennutz". Aber immer wieder hört man besonders im Zusammenhang mit der noch zu behandelnden Frage des „gemeinwirtschaftlichen" Tarifsystems, daß die Unternehmer von GFernV., da sie privatwirtschaftlich orientiert seien, nicht gemeinnützig dächten und handelten. In der Regel handelt es sich hier um unbegründete Vorwürfe und subjektive Kampfmaßnahmen der Anhänger der nicht privatwirtschaftlich orientierten Betriebe; im einzelnen mag aber ein solcher Vorwurf natürlich auch zu Recht erhoben werden können. Der nationalsozialistische Gesetzgeber hat im übrigen grundsätzlich nur die „Führung" als Staatsaufgabe bezeichnet[82]), der Staat führt lediglich den Verkehr, z. B. mit Hilfe der Zulassung, Bedürfnisprüfung und Verhinderung ungesunden Wettbewerbs; dagegen werden Einmischung in die Betriebsführung und Betreiben des Verkehrs durch den Staat, mit Ausnahme der RBahn, grundsätzlich abgelehnt, und zwar aus gutem Grunde:

Es entspricht durchaus dem deutschen Gemeinschaftsgedanken[83]), daß die charaktervolle Einzelpersönlichkeit, deren Rechte als Pflicht gegenüber der Gemeinschaft der Artgenossen erwachsen, neben der Masse besteht. Auch die Organisation ersetzt nie den fehlenden Geist;

---

[81]) Siehe auch § 33 GFG.

[82]) In der Präambel zum Personenbeförderungsgesetz und im Ges. z. Vereinfachung u. Verbilligung der Verwaltung a. a. O.

[83]) Vgl. zum folgenden insbesondere Bang, Alldt. Blätter 36 S. 76/7; ferner v. Beck VZ. 35 S. 721/31; Gülde S. 54/8; Most VT.-Woche 35 S. 505/11; Köttgen S. 114/5, 143; Michel ZAfDR. 35/736; Petersen VT. 37 S. 238/9; Scheuner DVBl. 36, 210/1; Scholz VZ. 36 S. 246/9; Wesemann Str. 35 S. 482/3 u. a. m.

denn Geist ist nicht Masse, und Masse hat keinen Geist. Sicher ist Organisation notwendig und richtig, doch ist nur das zu organisieren, was organisiert werden muß, nicht alles, was man organisieren kann, weil eben Überorganisation das selbständige verantwortungsvolle Handeln erstickt und Mangel an Verantwortungsgefühl und Anonymität schafft. Die charaktervolle Einzelpersönlichkeit aber trägt Verantwortung und Risiko für ihr Tun und ihr Streben nach Gewinn, denn ohne Verantwortung und Einsatz ist das Handeln des einzelnen ein Falschspiel, ist unsittlich und undeutsch. Alle großen Deutschen haben ihre Leistungen verantwortungsbewußt unter Einsatz ihrer Person geschaffen und haben ihr Tun stets als Pflicht gegenüber der Gemeinschaft empfunden. Mit dem Sozialismus, der Persönlichkeit und Geist ausschalten und durch Masse und Materie ersetzen will, hat der Nationalsozialismus nichts gemeinsam. Der Nationalsozialismus ist eine „moralische Grundforderung an die Gesinnung, nicht aber an ein organisatorisches Reglement im Sinne des Marxismus. Es ist im tiefsten Sinne deutsch, wenn Adolf Hitler erklärt: Ein Sozialismus um des Sozialismus willen existiert nicht"[84]).

Gemeinnutz geht vor — sittlichen[85]) — Eigennutz kann also weder besagen, daß es nur eine Gemeinnützigkeit geben dürfe, noch daß nur Gemeinnützigkeit sittlich, Eigennützigkeit aber unsittlich sei, sondern „Gemeinnutz geht vor Eigennutz" heißt, daß erstens Eigennutz ohne Gemeinnutz nicht bestehen kann, und zweitens daß es Gemeinnutz ohne Eigennutz nicht gibt. Sittlicher Eigennutz ist also keineswegs verwerflich, sondern im Gegenteil durchaus erwünscht und ein privatwirtschaftlich orientiertes Unternehmertum entspricht voll und ganz nationalsozialistischer Auffassung. So wird auch bei der Regelung der zwischen öffentlicher Verwaltung und Privatwirtschaft strittigen Gebiete der Energiewirtschaft — Gesetz vom 13. 12. 1935 (RGBl. I, S. 1451) — und des Kreditwesens — Gesetz vom 5. 12. 1935 (RGBl. I, S. 1203) — das private Unternehmertum erhalten, und der Staat beansprucht auch hier konsequent nur die Führung. Auch die Aufrechterhaltung und Gewährleistung des Privateigentums durch das Parteiprogramm soll weniger eine Garantie im liberalen Sinne sein, als vielmehr die „volle Anerkennung der entscheidenden sozialen Bedeutung der verantwortlichen Initiative"[86]). Wirtschaftsfortschritt und damit Wohlstand des Volkes können durch ein freies Unternehmertum weit besser gewährleistet und gesichert werden als durch staats-

[84]) Bang a. a. O.

[85]) Der reine oder krasse Egoismus, d. h. unsittliche, gesinnungslose Eigennutz und der noch gefährlichere Gruppenegoismus scheiden aus der Untersuchung folgerichtig aus.

[86]) Köttgen S. 143.

wirtschaftliche Organisationen; denn man kann den sittlichen Eigennutz niemals durch Zwangsorganisationen, mittelbaren oder unmittelbaren Zwang ersetzen. Das alles scheitert letzten Endes an der Tatsache, daß sich wohl die Leistung staatlich verhindern, aber niemals behördlich anordnen läßt.

Hieraus folgt, daß die Bestrebungen, ein Verkehrsmonopol zu errichten, zu verurteilen sind. Überhaupt widerspricht die Lösung der Verkehrsprobleme im monopolistischen Sinne insofern den Gedanken nationalsozialistischer Wirtschaftsauffassung und Wirtschaftsführung, als es nicht lediglich darauf ankommt, den Streit der einzelnen Verkehrszweige aus der Welt zu schaffen, womöglich durch erzwungene monopolistische Organisation, und dann den Anschein zu erwecken, als sei nun alles in Ordnung, sondern allein entscheidend ist die Leistung zum Nutzen der Volksgemeinschaft und hierfür ist das verantwortungsbewußte, risikotragende, private Unternehmertum nicht zu entbehren. Darauf wird, wie ja auch die bisherige starke Entwicklung des Kraftverkehrs trotz des schweren Wettbewerbs durch die staatlich geschützten Eisenbahnen ohne den individuellen Leistungswillen nicht denkbar ist, auch in Zukunft nicht verzichtet werden können[87]). Zweck und Ziel der Gesetzgebung auf dem Gebiet des Verkehrswesens ist somit die möglichst freie Entfaltung des privaten Leistungswillens zur Leistungssteigerung. Der Verband hat folglich neben der allgemeinen Aufgabe der Schaffung, Erhaltung und Entwicklung des privaten Unternehmertums und des GFernV. eine große erzieherische Aufgabe.

Andererseits kann es aber den einzelnen Verkehrsunternehmern allein nicht überlassen bleiben, wie sie ihren besonderen Verpflichtungen gegenüber der Volksgemeinschaft nachkommen wollen. Deshalb wurde der Verband gemäß dem Gesetz mit weitgehenden Befugnissen als „öffentlichrechtlicher Verband" geschaffen. Der Gesetzgeber hat damit eine Regelung herbeigeführt, die die Zusammenarbeit der Unternehmer untereinander und mit den sonstigen Verkehrsträgern sichert, die Häufung großer Kapitalien, wie bei der Schiene, vermeidet und den einzelnen Unternehmer im öffentlichen Verkehr seines rein privatwirtschaftlichen Charakters entkleidet, ihn zu einem an die Volksgemeinschaft gebundenen Unternehmer macht, und so den „mittelbaren Staatsfunktionär mit individueller Einsatzmöglichkeit"[88]) schafft.

Wir können sonach feststellen, daß die Gründung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes ein glücklicher Versuch ist, die Synthese der Unternehmungsformen von Staats- und Privatunternehmen und von Groß- und Kleinbetrieb zu finden.

---

87) So Scholz VZ. 36, 246/49; vgl. auch Köttgen 114/15.

88) Vgl. Koenigs, Die neuen Gedanken in der deutschen Verkehrspolitik, 1938, S. 10, 20.

4. Die öffentlichrechtliche Stellung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes.

a)

Es ist nunmehr auf die Frage des Rechtscharakters des Verbandes einzugehen. Der Gesetzgeber hat den Verband als „öffentlichrechtlichen Verband" (§ 9 I) bezeichnet. Was soll damit gesagt sein? Ist unter öffentlichrechtlichem „Verband" das gleiche zu verstehen, wie unter öffentlichrechtlicher „Körperschaft"[89]), oder ist damit zum Ausdruck gebracht, daß der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband keine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist, sondern etwas anderes: „ein öffentlichrechtlicher Verband"?[90]).

Hier ist zunächst zu fragen, was unter einer Körperschaft des öffentlichen Rechts zu verstehen ist. Sicher ist eine öffentlichrechtliche Körperschaft zugleich eine juristische Person des öffentlichen Rechts: Rechtsfähig ist nicht nur der einzelne Mensch, sondern auch die zu einheitlichem Wollen und Handeln als rechtliche Einheit, als eigenes Rechtswesen, als eine „Verbandsperson"[91]) zusammengefaßte Gemeinschaft von Volksgenossen: die juristische Person, mit eigenen Rechten und Pflichten und eigenem von den Mitgliedern — unabhängig von deren Wechsel — getrennten Rechts- und Vermögensbereich[92]). Mit Verleihung der Rechtspersönlichkeit an eine derartige Gemeinschaft durch den Staat entsteht die juristische Person. Bei der Fülle der Erscheinungsformen der juristischen Personen finden wir solche des Privatrechts und solche des öffentlichen Rechts. Eine reinliche Trennung zwischen den juristischen Personen, die lediglich Privatrechtspersönlichkeit haben und denen, die darüber hinaus juristische Personen des öffentlichen Rechts sind, ist bisher ebensowenig möglich gewesen, wie eine allgemein anerkannte Grenzziehung zwischen dem privaten und dem öffentlichen Recht[93]). Eine eindeutige Feststellung wäre gewiß von großem Wert; man denke an die vielfach verschiedene Behandlung der juristischen Person, z. B. im Vereinsrecht, § 89 BGB., Konkursrecht, § 91 KO., Steuerrecht und Strafrecht (bezüglich der Beamten- und Behördeneigenschaft und bei Bestimmung der öffentlichen Urkunden), da für den Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband die

---

[89]) So Hein 69/70; Kempermann Tabelle; Laforet 241/2; Petersen Eger EE. 58, 113/23; Scholz in Wirt. u. V. Bd. 1 S. 32/6, VZ. 36 246/9; W. Schmidt a. a. O.

[90]) Vgl. hierzu v. Beck VT. 35 721/32, Booß 1, 2 und Gülde 260, die allerdings eine Erläuterung des Begriffs „öffentlich-rechtlicher Verband" nicht bringen.

[91]) Helfritz im Sinne O. v. Gierkes RVBl. 35 485 ff.

[92]) Laforet 190.

[93]) Vgl. Thoma in Handbuch des deutschen Staatsrechts S. 3.

Begriffsmerkmale der juristischen Person — eine zu einheitlichem Willen und Handeln als rechtliche Einheit, als eigenes Rechtswesen, als Verbandsperson zusammengefaßte Gemeinschaft, gegeben sind, und der Verband im Gesetz als „öffentlichrechtlicher Verband" bezeichnet wurde, besteht kein Zweifel, daß der Verband als juristische Person des öffentlichen Rechts anzusehen ist.

b)

Die juristischen Personen des öffentlichen Rechts sind nach herrschender Lehre entweder Körperschaften oder Anstaltpersönlichkeiten. Unter letzte ist auch die Stiftung des öffentlichen Rechts zu zählen[94]). Die öffentlichrechtliche Körperschaft ist eine zur juristischen Person erhobene Personenmehrheit[95]), die in das Staatsgefüge eingegliedert ist und unter staatlicher Aufsicht öffentliche Zwecke verfolgt[96]). Dagegen ist die öffentlichrechtliche Anstalt eine zur juristischen Person erhobene Sachgemeinschaft, deren Zweck und Aufgabe von außen durch Gesetz und Satzung planmäßig zugunsten Dritter bestimmt wird[97]). Auch die Anstalt ist in das Staatsgefüge eingegliedert und verfolgt öffentliche Zwecke[98]). Das Unterscheidungsmerkmal liegt also bei der Körperschaft in einer Personengemeinschaft, aus der die in ihr beruhende juristische Person entsteht, und deren Zweck, Aufgaben und Willen von einer lebendigen Kraft, der Personengemeinschaft, ausgehen bzw. gebildet werden, wogegen bei der Anstalt eine Sachgemeinschaft mit planmäßiger, durch Gesetz oder Satzung festgelegter Tätigkeit zugunsten Dritter Wesensmerkmal ist.

Eine Unterscheidung der juristischen Personen des öffentlichen Rechts in Körperschaften und Anstalten wird heute vielfach mit überzeugenden Argumenten abgelehnt, so in einer Bonner Dissertation aus dem Jahre 1936: „Der Inhaltswandel der öffentlichen Körperschaft"[99]), einerseits, weil die Gesetzgebung selbst die Unterscheidung von Körperschaften und Anstalten beseitigt habe[100]), andererseits, weil eine einwandfreie Trennung von Anstalt und Körperschaft nach bestimmten Merkmalen nicht möglich sei, da beide Formen in reiner Ausbildung nicht vorkämen, sondern immer eine Verbindung beider Elemente vor-

---

[94]) Vgl. Jeß 5/6; Kempermann 5; Waldecker 25; a. A. v. Köhler 107; W. Jellinek 178; Laforet 195.

[95]) W. Jellinek 173; v. Köhler 108 ff.

[96]) Laforet 191.

[97]) W. Jellinek S. 174.

[98]) Laforet S. 197.

[99]) Kempermann a. a. O.

[100]) Vgl. als Beispiel: Gesetz über Arbeits- und Arbeitslosenversicherung vom 16. 7. 1927 (RGBl. I, S. 187) § 1 III „Die Reichsanstalt ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts".

läge. Es gäbe demnach im öffentlichen Recht heute nur eine juristische Person, die öffentlichrechtliche Körperschaft im weiteren Sinne, die dann, begrifflich erfaßt, je nach der vorwiegend personellen oder sachlichen Grundlage in Selbstverwaltungs- bzw. Genossenschaftskörperschaften und in Anstaltskörperschaften zu gliedern wäre. Das Wesen der öffentlichen Körperschaft wäre dann ihre „Rechtssubjektivität".

Auf diese Gedanken mußte hingewiesen werden, um zu zeigen, daß der Begriff „Körperschaft des öffentlichen Rechts" heute vielfach eine Erweiterung erfahren hat, so daß unbestreitbar zum mindesten eine Tendenz zur Erweiterung des Körperschaftsbegriffs vorhanden ist[101]).

c)

Der RKB. ist eine Personenkörperschaft des öffentlichen Rechts, weil Träger der Körperschaft ein Personenverband ist, der zur juristischen Person des öffentlichen Rechts erhoben wurde, die in das Staatsgefüge eingegliedert ist und unter Aufsicht des Staates öffentliche Aufgaben und Zwecke verfolgt.

1. Der Verband ist zunächst ein Personenverband, der aus „Mitgliedern"[102]) — den Unternehmern von GFernV. — besteht (§ 9 GFG. §§ 3—7 der Satzung**) und der durch das Gesetz zur juristischen Person des öffentlichen Rechts erhoben wurde (§ 9 GFG.). Die Willensbildung und Tätigkeit des Verbandes erfolgt unter Mitwirkung des Beirats durch den Präsidenten*). Hier interessiert besonders, wie weit der Einfluß der Mitglieder auf die Willensbildung des Verbandes geht.

Die Mitgliederversammlungen haben die Aufrechterhaltung der Verbindung der Mitglieder zur Führung zur Aufgabe. Wenn auch die Willensbildung des Verbandes nicht ausschließlich von innen ausgeht, wie z. B. bei den Vereinen des BGB. im Regelfall den Mitgliedern ein entscheidender Einfluß auf die Handlungen des Vorstandes eingeräumt ist, so sei doch festgestellt, daß die Mitglieder einen gewissen Einfluß auf die Willensbildung bei den Mitgliederversammlungen und durch den Beirat auszuüben vermögen; allerdings ist dieser Beirat nicht von den Mitgliedern, sondern vom Vorstand bestellt, aber die Beiräte müssen immerhin Mitglieder des Verbandes sein. Die Willensbildung des Verbandes erfolgt also nicht wie bei den Anstalten ausschließlich von außen. Aus dem engen Verhältnis zwischen der Körperschaft des öffentlichen Rechts und dem Staat, aus den Bindungen durch den staatlichen Führungsgrundsatz und infolge Berücksichtigung

[101]) Vgl. Maunz § 6, 1.
[102]) Bernatzik ArchöR. Bd. 3, 250/1; G. Jellinek S. 183.
*) Genaueres hierzu S. 52 ff.
**) VO. vom 4. 5. 1935 RVkBl. B S. 205 — siehe Anlage 1.

öffentlicher Belange ist diese Einengung der früher üblichen Berechtigung des einzelnen Mitgliedes, an der Willensbildung der Körperschaft von innen heraus unbeschränkt teilzunehmen, erklärlich. Die Mitwirkung der Mitglieder ist dadurch nicht ausgeschlossen, sondern nach dem Wesen des Führungsgrundsatzes auf die eigenverantwortliche Beratung des Leiters umgestellt[103]). Die Interessen der einzelnen Volksgenossen auch der Mitglieder des Verbandes werden durch die staatliche Führung gewahrt.

Es war bereits gesagt, daß eine klare Scheidung in Körperschaft und Anstalten oft schwierig ist, da die Grenzen ineinander übergreifen, man wird sich deshalb nach den Merkmalen richten müssen, die im Einzelfall überwiegen. Hier spricht aber für die Charakterisierung des Verbandes zur Körperschaft, daß der Verband eine Personenkörperschaft mit innerer lebendiger Kraft und keine Sachgemeinschaft ist, die lediglich von außen durch Satzung oder Gesetz ihre Tätigkeit zugunsten Dritter vorgeschrieben erhält[104]).

2. Die Eingliederung des Verbandes in das Staatsgefüge ist durch das GFG., DVO. und die Satzung des RKB. (erlassen auf Grund § 9 II GFG.) erfolgt.

3. Zweck und Aufgaben des Verbandes waren, im großen gesehen, hinsichtlich des Problems Eisenbahn-Kraftwagen und des freien Unternehmertums gekennzeichnet. § 10 GFG. bestimmt die Aufgaben im einzelnen und überläßt es dem Verkehrsminister, noch weitere Aufgaben dem Verband zu übertragen. Es handelt sich hier um öffentliche Zwecke und Aufgaben. Denn, wenn der Staat mit Absicht einen Verband in eine ihm zugeordnete Stellung erhebt, dann muß der Verband eine für die Allgemeinheit wichtige und nützliche Tätigkeit wahrnehmen. Der Staat überläßt deshalb den Körperschaften öffentliche, an und für sich ihm selbst zukommende staatliche Aufgaben im weiteren Sinne[105]). Hiermit soll folgendes gesagt sein:

aa)

Die Zusammenfassung allen staatlichen und politischen Willens beim Reich und seiner Führung hat den heutigen Staat geschaffen, der

[103]) Vgl. die amtliche Begründung zur Deutschen Gemeindeordnung (RGBl. 35 I, S. 49) sowie § 48 Deutsche Gemeindeordnung.

[104]) Vgl. v. Lippe 55/61. v. Lippe kommt für die Milchverbände — bei ähnlich gelagertem Sachverhalt — zu einem anderen Ergebnis; er sieht in ihnen Anstalten des öffentlichen Rechts, weil den Mitgliedern keine Mitwirkungsrechte an dem vom Staat ins Leben gerufenen Verband zuständen und der Staat Satzungsgewalt, Aufsichtsgewalt und Entscheidungsrechte in allen Einzelfragen habe.

[105]) Vgl. hierzu und auch im folgenden Jeß § 6.

die Führung im gesamten völkischen Leben fordert und ergriffen hat. Das wirkt sich auch für die Körperschaften des öffentlichen Rechts aus, da sie als Organisationen im öffentlichen Leben ein Teil des völkischen Lebens sind. Der Staat bedient sich also durch Begründung einer öffentlichen Körperschaft dieser Organisation, indem er ihr öffentliche Aufgaben überträgt, die ihm als dem universellen Staat, der alle Lebensgebiete des Volkes erfassen und mit den Zielen der Staatsführung durchdringen will, selber zustehen. Der Staat begibt sich damit der eigenen Erledigung bestimmter staatlicher Aufgaben und überläßt, unter seiner Aufsicht, deren Durchführung den öffentlichen Körperschaften. Staatliche Aufgaben „im weiteren Sinne" sind alle staatlichen Aufgaben, die nicht zu denjenigen Staatsaufgaben gehören, die, wie z. B. die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, Ruhe und Ordnung, nur vom Staat selbst durchgeführt werden können. Eine derartige staatliche Aufgabe im weiteren Sinne ist die „Ordnung und Ausbildung des GFernV.".

bb)

1. Dem Recht zur Durchführung dieser Aufgaben entspricht die Pflicht zu ihrer Durchführung dem Staate gegenüber. Diese Pflicht ist ein entscheidendes Wesensmerkmal für die Körperschaften des öffentlichen Rechts, eine Pflicht, die nicht nur im einzelnen und einzelnen gegenüber wahrzunehmen ist, sondern eine Pflicht, die das ganze Dasein der Körperschaft ergreift und die einerseits aus der Ausrichtung auf den Staat, andererseits aus der Bindung an die Volksgemeinschaft erwächst[106]).

Aufgabe des Staates ist es, zu überwachen, daß Zweck und Aufgabe der Körperschaft in diesem volks- und staatsgebundenen Sinne entsprochen wird. Gemäß § 11 I und II des Gesetzes übt die Aufsicht über den Verband der Verkehrsminister aus. Der Staat übt aber lediglich eine A u f s i c h t aus, d. h. die Durchführung der übertragenen staatlichen Aufgaben ist der Körperschaft und ihren Organen überlassen, die so in eigenem Namen — allerdings gestützt und beaufsichtigt durch den Staat — ein Teilgebiet der öffentlichen Aufgaben erledigen. Die Körperschaften des öffentlichen Rechts führen somit öffentliche Verwaltung im eigenen Namen, aber zugleich mittelbare Staatsverwaltung. Denn Verwaltung ist das planvolle Tun und Lassen des Staates, gerichtet auf Verwirklichung der den umfassenden Staatszwecken entsprechenden öffentlichen Aufgaben[107]). Wenn der Staat nun von den vielen öffentlichen Aufgaben den Körperschaften einen

---

[106]) Jeß a. a. O.

[107]) Jeß S. 9; v. Köhler § 2; Koellreutter, Staatslehre, S. 244; Köttgen § 12; Laband § 64; Laforet S. 9.

Teil überträgt, so gibt er damit Angelegenheiten, die er selbst zu besorgen hätte, den Körperschaften zur eigenen, selbständigen Erledigung: zur „Selbstverwaltung".

2. Diese „Selbstverwaltung" umfaßt aber nicht nur die Tätigkeiten der Körperschaften in Ausübung der übertragenen staatlichen Aufgaben, also mittelbare Staatsverwaltung, sondern auch alles das, was unmittelbar und mittelbar zur Erhaltung und Stärkung der Körperschaft und damit zugleich zur besseren Durchführung der Aufgaben dienlich ist[108]). „Selbstverwaltung" ist demnach das Recht einer dem Staat eingefügten und untergeordneten Körperschaft des öffentlichen Rechts, öffentliche Aufgaben an Stelle der unmittelbaren Staatsbehörden unter ihrer Aufsicht bei eigener Verantwortung, bei eigenem Zweckermessen und eigenem Vermögen auszuführen. „Freiheit und Einordnung machen zusammen das Wesen der körperschaftlichen Selbstverwaltung aus"*) **). Dieser Selbstverwaltungsbegriff der öffentlichen Körperschaften entspricht den Gedanken des Schöpfers gemeindlicher Selbstverwaltung, des Freiherrn vom Stein, der die Gemeinschaft in den Vordergrund seiner Betrachtungen stellte und sie zur Mitarbeit und Belebung des öffentlichen Lebens heranzuziehen suchte. Diese Selbstverwaltung stellt auf eine enge Bindung zwischen Staat und Körperschaft ab und verneint die in der früheren Zeit herausgebildeten Gegensätze zwischen Staatsverwaltung und Selbstverwaltung[109]) und ist somit geeignet, zum gemeinsamen Einsatz aller Kräfte unabhängig von bürokratischen Hemmnissen zu dienen[110]).

Um Mißverständnissen vorzubeugen, ist zu betonen, daß lediglich „Ordnung und Ausbildung" des GFernV., d. h. Führung und Regelung, als staatliche Aufgabe im weiteren Sinne bezeichnet wurden, nicht etwa auch der eigentliche Betrieb des GFernV. Die Verwaltung der ständisch-beruflichen Angelegenheiten, so des GFernV.-Gewerbes, ist niemals Staatsaufgabe gewesen, weder im eigentlichen noch im weiteren Sinne. Andernfalls kämen wir zur Anerkennung der Staatswirtschaft, die, wenn auch der Körperschaft übertragen, so doch vom Staat geregelt würde. Anders liegt der Fall bei der Selbstverwaltungstätigkeit der Gemeinden. Hier handeln die Gemeinden tatsächlich in Wahrnehmung von Aufgaben, die der Gemeinde als einer Gebietskörperschaft im Staate obliegen und die insofern auch staatliche Auf-

---

[108]) Glum S. 30.

*) Huber, Genossenschaftliche Berufsordnung, S. 305.

**) Vgl. hierzu Jeß S. 16; Koellreutter, Staatslehre, S. 244; Deutsches Verwaltungsrecht, § 14; Köttgen S. 114/15.

[109]) So sah z. B. Fleiner a. a. O. 100 in der Selbstverwaltung eine „Schranke gegen die Omnipotenz des Staates".

[110]) Vgl. Jeß § 5; Kompermann 53; Köttgen 81; Laforet 137/140; v. Leyden 502/6. Vgl. auch S. 57 ff.

gaben sind, während bei den berufsständischen Verbänden zu trennen ist: einmal in staatliche Aufgaben im weiteren Sinne — Führungsaufgaben — und zum anderen in „Aufgabenkreise der beruflichen Verbände" mit „ursprünglich eigenen Lebensbereichen, die nicht vom Staat übertragen, sondern als eigenständig von ihm anerkannt sind" — das Betreiben des GFernV. —[111]). „Selbstverwaltung" ist also sowohl dezentralisierte gemeindliche Selbstverwaltung staatlicher Aufgaben wie auch eigenständige und vom Staat beaufsichtigte Selbstverwaltung.

d)

Die Selbstverwaltungskörperschaften sind mit Friesenhahn[112]) in zwei Gruppen zu gliedern und abzugrenzen: die „natürlich gewachsenen Gliederungen, echte Gemeinschaften, die vom Staat neu geformt und für Verwaltungszwecke nutzbar gemacht werden", das sind Gemeinden und Berufsstände, und die „vom Staat willkürlich geschaffenen Verbände eines speziellen Aufgabenkreises", das sind die Genossenschaften.

Die Unternehmer von GFernV. bilden eine vom Gesetzgeber vorgefundene Gruppe von Unternehmern gleicher Art und gleichartiger Verpflichtung oder Verpflichtbarkeit gegenüber dem Gemeinwesen, die vom Staat zum Verband geformt und so für Verwaltungszwecke nutzbar gemacht wurde. Nicht wie bei der Gemeinde der örtliche Zusammenhang, sondern die Gleichheit der Berufsausübung bildet das verbindende Element der Mitglieder des Verbandes, der deshalb später dann auch bei der Neuordnung des ständischen Aufbaues so, wie er war, als Fachgruppe Güterfernverkehr in der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe ein Teil des Verkehrsgewerbes und der Verkehrswirtschaft geworden ist. Das Unternehmertum von GFernV. ist kein Stand für sich, sondern er wird im Wirtschaftsstand neben den anderen „Lebensordnungen"[113]), dem Reichsnährstand und der Ordnung der gewerblichen Wirtschaft, in der Ordnung der Verkehrswirtschaft erfaßt. Der Verband muß daher als Erscheinungsform der sogenannten wirtschaftlichen Selbstverwaltung[114]) zum Bereich der Wirtschaftsstände gehörig betrachtet werden.

Man könnte den Verband besser als eine Genossenschaft des

---

[111]) Huber, Genossensch. Berufsordnung, S. 309.

[112]) In Frank, Verwaltungsrecht, 262/64; vgl. Kempermann III, 5 c. — Jeß gliedert entsprechend der Totalität des Staates in kommunale, wirtschaftliche, kulturelle und soziale Selbstverwaltungskörperschaften.

[113]) Huber in Frank, Verwaltungsrecht, S. 247.

[114]) D. h. Wahrnehmung öffentlicher Angelegenheiten auf dem Gebiete der Wirtschaft, bedeutet also keinen Gegensatz zu dem oben herausgestellten Begriff der Selbstverwaltung.

öffentlichen Rechts bezeichnen, deren Unterscheidung von den anderen Körperschaften im gewillkürten Zusammenschluß Gleichinteressierter, durch den Staat zu gemeinsamer Verwaltung ihrer Interessen liegt. Friesenbahn[115]) schlägt zur ganz deutlichen Abgrenzung der Genossenschaften vor, in Zukunft statt von einer „Selbstverwaltung" öffentlicher „Genossenschaften" richtiger von der „Eigenverwaltung" öffentlicher „Interessentenschaften" zu sprechen*). Eine derartige Interessentenschaft ist aber der Verband nur zum geringen Teil; der Verband hat durch das Gesetz öffentliche Aufgaben erhalten, und zwar die Ausbildung und Ordnung des GFernV. im allgemeinen Interesse. Daß er hierbei auch die Interessen seiner Mitglieder berücksichtigen muß, ist im Rahmen seiner öffentlich-rechtlichen Aufgaben zur Leistungssteigerung des gewerblichen GFernV. erforderlich; deshalb ist das aber noch nicht die einzige und vordringliche Aufgabe. Der Verband ist überhaupt nach dem Gesetz kein rein wirtschaftlicher Interessenverband, etwa eine Reichskraftverkehrsgesellschaft oder ein Syndikat, das alle anfallenden Aufträge für die Unternehmer erfaßt und nach einheitlichem Schlüssel verteilt, sondern jeder Unternehmer hat nach Genehmigungserteilung seine wirtschaftliche Selbständigkeit zu verantworten. Der Verband ist also nicht verpflichtet[116]), die Mitglieder genügend zu beschäftigen, noch sind diese gezwungen, sich durch den Verband beschäftigen zu lassen[117]).

Hieraus zu folgern, daß das Interesse des einzelnen Unternehmers an der Vergrößerung und Erhaltung seines Verkehrsbesitzes im Wettbewerb mit der Eisenbahn und den andern Unternehmern fortbestehe[118]), ist richtig; das soll auch das Gesetz nicht verhindern. Doch handelt es sich hier nicht um einen Wettbewerb, der in gleicher Weise wie früher geführt wird, sondern um einen Wettbewerb mit umgekehrten Vorzeichen, d. h. einen gerechten Leistungswettbewerb.

Man hat den Verband als Zwangskartell bezeichnet[119]); der Verband wäre geschaffen „für die Bindung auf dem rein wirtschaftlichen

---

[115]) Friesenhahn a. a. O. S. 264/65, 280; vgl. Köttgen S. 106/7.

*) Diese Bezeichnung ist der Hamburgischen Kommunalgesetzgebung entnommen: Städteordnung v. 2. 1. 1924, Art. 53, Landgemeindeordnung v. 2. 1. 1924, Art. 46.

[116]) Eine Verpflichtung, allerdings nur im gewissen Umfang, besteht zur Zeit seit der Anordnung des Verkehrsministers vom 2. 2. 1938 (Anl. 2). Vgl. aber S. 79.

[117]) Vgl. v. Beck VZ. 35, S. 721/32; Booß VRechtlR. Gruppe 4 a, Lieferung 1 u 2; Gülde S. 260/61; Hein S. 69/70.

[118]) So v. Beck VZ. 721/32.

[119]) Vgl. Landmann I. S. 84; vgl. auch W. Schmidt, der den RKB. als „marktregelnden Verband" mit „kartellmäßigem Charakter" ansieht und ihn mit den Schiffer-Betriebs-Verbänden vergleicht.

Gebiet mit dem Ziel der Marktregulierung, d. h. mit dem Ziel, Angebot und Nachfrage auszugleichen"[120]). Dem ist nicht zuzustimmen. Mit der Regulierung von Angebot und Nachfrage auf dem GFernV.-Markt ist der Verband nicht befaßt. Er ist auch keine Zusammenfassung der Vertretung der Interessen der am GFernV. beteiligten Unternehmer. Der Verband hat vielmehr die Beaufsichtigung zu führen über die Einhaltung aller den GFernV. betreffenden Rechtsbestimmungen. Diese, seine allgemeine Aufsichtsfunktion, gibt ihm einen von den privaten, wie von den Zwangskartellen, unterschiedlichen öffentlich-rechtlichen Charakter[121]).

Man hat den Verband ferner mit einer Pflichtinnung[122]) verglichen[123]), da er der zwangsweise Zusammenschluß selbständiger Unternehmer sei. Uns scheinen aber, von Aufbau und Organisation abgesehen, wesentliche Unterschiede zu bestehen. Wohl ist die erste Aufgabe der Innung (§ 43 der VO. vom 15. 6. 1934) die Pflege des Gemeinschaftsgeistes und die Wahrung der Standesehre, eine Aufgabe, die sicher für alle Körperschaften gilt, auch wenn es, wie im GFG., nicht ausdrücklich gesagt ist. Dann aber richten sich die Aufgaben der Innung vornehmlich auf die Interessengebiete der Innungsmitglieder, als da sind z. B. gewerbliche Interessen der Handwerker, das Verhältnis zwischen Handwerker und Lehrling, Aus- und Weiterbildung der Lehrlinge und Innungsmitglieder, besondere Sorge für das sittliche Wohlergehen der Lehrlinge, Innungskrankenkassen u. a. m., also eine besondere, mehr persönliche Fürsorge für die Innungsmitglieder; das Gewerbe, das die Mitglieder betreiben, ist ja auch längst geordnet. Dagegen hat der Verband an erster Stelle die „Ausbildung und Ordnung des GFernV.", eines damals, 1935, ungeordneten und in der Entwicklung gehemmten Gewerbes, zur Aufgabe, wogegen das persönliche Wohlergehen der Mitglieder zurücktritt. Bei einem Vergleich des Verbandes mit einer Innung erscheint es deshalb wichtig,

---

[120]) Landmann I. S. 84.

[121]) Im übrigen kommen zum Zusammenschluß in Zwangskartelle gemäß § 1 des Zwangskartellgesetzes vom 15. 7. 1933 (RGBl. I, S. 488) nur Verbände in Betracht, die § 1 der Kartellverordnung vom 2. 11. 1923 (RGBl. I, 1067) unterfallen. Es ergibt sich aus dem Wortlaut des § 1 Zwangskartellgesetz: „Syndikate, Kartelle, Korporationen und ähnliche Verbände", der dem § 1 der Kartellverordnung entnommen ist. Im § 19 Zwangskartellgesetz heißt es aber ausdrücklich: „Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten nicht für Verbände, deren Bildung in Gesetzen angeordnet ist. Sonach kann der gesetzlich erfolgte Zusammenschluß der Unternehmer von GFernV. zum Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband nicht unter die Kartellgesetzgebung fallen (vgl. Müllensiefen-Dörinkel V, 9, XII, 13).

[122]) Das sind öffentlich-rechtliche Körperschaften nach § 23 der Ersten Verordnung über den vorläufigen Aufbau des deutschen Handwerks vom 15. 6. 1934 (RGBl. I. 493).

[123]) Vooß a. a. O.; ebenso Gülde S. 260/61.

auf diese Unterschiedlichkeiten hinzuweisen. Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband weist überhaupt so erhebliche Unterschiede gegenüber den angeführten Körperschaften auf, daß er nur als eine **Körperschaft besonderer Art** bezeichnet werden kann.

e)

Das Ergebnis unserer Untersuchung ändert sich auch nicht durch die Tatsache, daß das Gesetz von einem „öffentlich-rechtlichen Verband" spricht. Die Körperschaft des öffentlichen Rechts entsteht allerdings im Regelfall durch rechtsgestaltenden staatlichen Hoheitsakt, bei dem die Organisation ausdrücklich als „Körperschaft" bezeichnet wird. Es ist aber nicht unbedingt notwendig, daß die Eigenschaft einer „Körperschaft" des öffentlichen Rechts ausdrücklich verliehen wird, sondern es genügt die Übertragung von öffentlichen Aufgaben, an die dem Staat eingefügte rechtsfähige Gemeinschaft[124]). Für den Verband ist der Tag der Errichtung der 26. Juni 1935 auf Grund der Verordnung über den vorläufigen Aufbau des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes vom 21. September 1935[125]). Wenn der Gesetzgeber also den RKB. als „Verband" bezeichnet, so steht das dem Körperschaftscharakter nicht entgegen; denn unter „Verband" ist die Gesamtheit aller durch eine Organisation Verbundenen zu fassen. So spricht man ja z. B. auch von „Zweckverbänden" und „Gemeindeverbänden", die Körperschaften des öffentlichen Rechts sind.

Der RKB. sollte ferner als „starker" Verband**) geschaffen werden, in einer gewissen Parallelität zu der damals noch nicht vom Staate übernommenen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, und zwar nicht etwa nur für Interessenwahrung des wirtschaftlich schwachen, freien Unternehmertums, sondern zur besseren Durchführung der dem Verbande übertragenen öffentlichen Aufgaben. Aus diesem Grunde hat er auch Hoheitsgewalt nach Maßgabe des Gesetzes, und man muß deshalb eine starke Stellung des Verbandes im öffentlichen Leben als gegeben ansehen.

Erklärlich wird die Unterschiedlichkeit im Ausdruck vielleicht dadurch, daß man heute in der „Körperschaft eine individualistische und starre Institution im Gegensatz zur lebendigen Gemeinschaft" sieht[126]) und deshalb den Ausdruck Körperschaft, der an diesen entarteten Begriff des 19. Jahrhunderts erinnere, vermeiden will, weil man

[124]) Laforet S. 191; a. A. v. Köhler S. 109.

[125]) Dt. Reichsanz. Nr. 202 vom 23. 9. 1935, RVkBl. B 1935, S. 142.

**) Vgl. die amtl. Begründung zum Gesetz.

[126]) Maunz S. 63.

gerade eine lebendige, Staat und Gemeinschaft verbindende Einrichtung der Selbstverwaltung zu schaffen sucht. So behandelt Maunz in § 6 seiner „Verwaltung" die Lehre über die Körperschaften des öffentlichen Rechts unter der Überschrift „Der öffentliche Verband"[127]).

In der Rechtspraxis ist der Verband bisher noch nicht ausdrücklich als Körperschaft des öffentlichen Rechts bezeichnet worden. Doch kann aus der Tatsache, daß er sich unwidersprochen als Körperschaft des öffentlichen Rechts bezeichnet, und aus einer Entscheidung des Reichsfinanzministers A 4900 — 7609 IV vom 3. 6. 1937 auf Anerkennung der Rechtsnatur des Verbandes im beschriebenen Sinne geschlossen werden. Es war fraglich, ob bei einem Verbandsangestellten das Recht auf den Bezug der Pension gemäß § 57 I Ziff. 2 des Reichsbeamtengesetzes vom 31. 3. 1873 (RGBl. 61) ruhte, solange der angestellte Pensionär aus der Verwendung im Verbande ein Diensteinkommen bezöge. Der Reichsfinanzminister hat die Verwendung im Verbande bei der im § 9 I GFG. „gesetzlich festgelegten Rechtsnatur des Verbandes" eine „Verwendung im öffentlichen Dienst" genannt und hinzugefügt, daß die Rechtslage nach § 127 „Deutsches Beamtengesetz" vom 26. 1. 1937 (RGBl. I, 39)[128]) ebenso wäre.

Lassen sich aus der ausdrücklichen Bezeichnung der Verwendung im Verbande als „Verwendung im öffentlichen Dienst" aus dem Reichsbeamtengesetz der bei Fassung des § 57 keine Rückschlüsse auf die dem Verbande zugewiesene Rechtsnatur ziehen, so liegt der Fall hinsichtlich des Deutschen Beamtengesetzes klar. § 127 IV bestimmt: „Verwendung im öffentlichen Dienst ... ist jede Beschäftigung im Dienste des Reichs oder anderer Körperschaften, Anstalten oder Stiftungen des öffentlichen Rechts oder der Verbände von solchen. Ihr steht gleich ..." D. h., da die Beschäftigung im Verbande keine Verwendung im Dienste des Reichs ist, und da der Verband als Personengemeinschaft weder Anstalt noch Stiftung sein kann, wird er vom Reichsfinanzminister als Körperschaft des öffentlichen Rechts angesehen.

f)

Der Verband ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, seine Rechtsquelle das GFG. Gleichzeitig ist der Verband, nicht der einzelne Unternehmer von GFernV., Mitglied der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe und hat Rechte und Pflichten der Fachgruppe

---

[127]) Vgl. auch Huber in Frank, Verwaltungsrecht, S. 242; Maunz DVBl. 31 1/4.

[128]) In Kraft getreten erst am 1. 7. 1937.

„Güterfernverkehr"[129]). Die Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe ist in Fachgruppen und Fachuntergruppen fachlich gegliedert; eine dieser Gliederungen ist die Fachgruppe „Güterfernverkehr". Bezüglich der Rechtsnatur der Reichsverkehrsgruppen, denen im Rahmen des organischen Aufbaus der Wirtschaft die „Wirtschaftsgruppen" genau entsprechen[130]), hat der Gesetzgeber ausdrücklich bestimmt, daß die Reichsverkehrsgruppen die „Stellung von rechtsfähigen Vereinen" haben, während die fachlichen und bezirklichen Gliederungen der Reichsverkehrsgruppen „keine Rechtsfähigkeit haben" (§ 5 Verkehrs-Aufbau-VO.). Die Fachgruppe „GFernV." hat also keine Rechtsfähigkeit, ist somit auch nicht juristische Person, weder des öffentlichen, noch des Privatrechts; sie ist eine nichtrechtsfähige Gliederung der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe. Zur Verdeutlichung diene die folgende Erwägung:

Auszugehen ist von den Reichsverkehrsgruppen bzw. den Wirtschaftsgruppen, denen das Gesetz die „Stellung von rechtsfähigen Vereinen" verliehen hat. Da der Staat seinen Einfluß auf die Wirtschaftsführung verstärken und die überorganisierte Wirtschaft organisch neu aufbauen wollte, wurde das „Gesetz zur V o r b e r e i t u n g des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft" vom 27. 2. 1934 (RGBl. I, 185) erlassen. In Verfolg dieser Vorbereitung ergingen dann die „Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der Wirtschaft" vom 27. 11. 1934 und die zweite Durchführungs-Verordnung, die Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935. Träger des organischen Aufbaues sind hiernach die Wirtschafts- bzw. die Reichsverkehrsgruppen, denen allein der Gesetzgeber dann auch Rechtspersönlichkeit verliehen hat, indem er ihnen die „Stellung von rechtsfähigen Vereinen" zuerkannte (§§ 5 der genannten Verordnungen). Damit sind die Gruppen juristische Person geworden, und zwar juristische Personen des Privatrechts, allerdings nicht in dem üblichen Sinne des bürgerlichen Rechts, sondern, entsprechend den durch Führerprinzip und Zwangsmitgliedschaft notwendigen Änderungen, finden lediglich gewisse Vorschriften des BGB., so § 27 III, §§ 30, 31, 42 BGB., „sinngemäße Anwendung" (§§ 5 der genannten Verordnungen). „Sinngemäß" besagt hier: entsprechend den Belangen und Aufgaben der Gruppen, so daß z. B. für die Haftung des verfassungs-

[129]) VO. des RVM. über den vorläufigen Aufbau des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes vom 29. 9. 1939 (Reichsanzeiger Nr. 222) (RVkBl. B S. 142) in Verbindung mit § 6 VO. über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 (RGBl. I, 1169).

[130]) Vgl. Erste VO. zur Durchführung des Ges. zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der Wirtschaft vom 27. 11. 1934 (RGBl. I, 1194).

mäßigen Vertreters nicht § 839 BGB., sondern § 31 BGB. Anwendung findet.

Das Gesetz hat also den Gruppen den Charakter von öffentlichrechtlichen Körperschaften nicht zuerkannt, obgleich der Bedeutung der Gruppen für Staat und Wirtschaft als Träger des ständischen Aufbaues eine öffentlichrechtliche Stellung eher entsprochen hätte; denn ihre Aufgabe richtet sich auf öffentliche Belange, ihr Aufbau hat verwaltungsrechtliche Grundlage, hoheitliche Funktionen stehen ihnen zu, Zwangsmitgliedschaft und Aufsicht des Ministers kommen hinzu. Ihrem Wesen nach sind die Gruppen also alles andere als bürgerlichrechtliche „Vereine"; weit eher gehörten sie als rechtsfähige Gliederungen der Berufsstände, die unter staatlicher Führung ständische Aufgaben der gewerblichen Wirtschaft durchzuführen haben, zur Gruppe der Berufsstände innerhalb der Körperschaften des öffentlichen Rechts[131]). Tatsächlich sind die Gruppen aber keine öffentlichen Körperschaften, da die hierfür notwendige Verleihung durch staatlichen rechtsgestaltenden Hoheitsakt fehlt. Wohl braucht, wie gesagt, die Eigenschaft einer Körperschaft des öffentlichen Rechts nicht ausdrücklich verliehen zu werden, wie z. B. beim RKB. das Gesetz von einem „öffentlich-rechtlichen Verband" spricht, aber andererseits genügt die Verleihung der Rechtspersönlichkeit allein nicht; erforderlich ist vielmehr die Rechtspersönlichkeit auf öffentlich-rechtlichem Gebiet, und hieran fehlt es. Wenn das Gesetz von „rechtsfähigen Vereinen" spricht, so war dabei an die bisherigen Wirtschaftsverbände, die z. T. nicht rechtsfähige Vereine, Genossenschaften u. a. m. waren, gedacht[132]); diese sollten lediglich Rechtspersönlichkeit erhalten, um z. B. vermögensfähig zu werden. Die Verleihung der Rechtsfähigkeit allein kann die Eigenschaft der juristischen Person des öffentlichen Rechts nicht begründen. Auch daraus, daß die Verordnungen nur wenige Vorschriften des BGB. für sinngemäß anwendbar erklären, was bei Vereinen des Privatrechts ja nicht möglich wäre, kann nicht der Schluß gezogen werden, daß die Gruppen deshalb öffentlich-rechtliche Gebilde sein müßten; denn aus dem in den Gruppen geltenden Führerprinzip und der Zwangsmitgliedschaft folgt bereits, daß die in Frage kommenden Vorschriften des bürgerlichen Rechts nicht allgemein angewendet werden können. Die Gruppen bilden also als rechtsfähige Vereine des Privatrechts eine neue Rechtsform. Die nicht rechtsfähigen Fachgruppen haben demnach die Stellung von unselbständigen Ver-

---

131) So Huber in Frank, Verwaltungsrecht, S. 253; Laforet sieht die Gruppen als öffentliche Körperschaften an, 191/2.

132) Warncke a. a. O.

waltungskörpern, sie sind Teile der Wirtschaftsgruppen, die juristische Personen des Privatrechts in neuer Rechtsform sind[133]) [134]).

Für den Verband ergibt sich somit eine eigenartige Doppelstellung. Er ist einmal öffentlich-rechtliche Körperschaft nach dem GFG., zum anderen hat er nach der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs die Rechte und Pflichten der nicht rechtsfähigen Fachgruppe „Güterfernverkehr" übernommen. So wurde für den Verband im Rahmen des organischen Aufbaues des Verkehrs ein Sondertatbestand geschaffen. Der Verband selbst ist nach der „Anordnung über die Gliederungen der Reichsverkehrsgruppen" vom 6. 6. 1936 (RVkBl. B 241) körperschaftliches Mitglied der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe; er ist zugleich die Fachgruppe Güterfernverkehr. Die Mitglieder des Verbandes sind also entgegen § 7 I Verkehrs-Aufbau-VO. nicht Einzelmitglieder der Gruppe. Die Wünsche und Sorgen der Mitglieder sollen in den Mitgliederversammlungen vorgetragen werden[135]).

g)

Nachdem sich ergeben hat, daß der Verband eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist, erhebt sich die Frage nach der Rechtsstellung des Präsidenten dieser Körperschaft. Ist der Präsident als öffentliche Behörde anzusehen?

Behörden sind die in der Ausgestaltung der öffentlichen Gewalt gebildeten Amtsstellen, die, unabhängig vom Wechsel der zu ihnen gehörenden natürlichen Personen, berufen sind, nach dem Willen des Führers und Reichskanzlers öffentliche Aufgaben zu erfüllen[136]). Die Kommandostellen der Wehrmacht und die Parteidienststellen sind hiernach auch öffentliche Behörden, deren Aufgaben sich allerdings nicht auf das allgemeine Gebiet der staatlichen oder kommunalen Verwaltung erstrecken.

Das Organ einer Körperschaft des öffentlichen Rechts kann eine Behörde sein, wenn das Gesetz es bestimmt, und zwar entweder durch besondere Vorschrift oder allgemein durch Übertragung von öffentlichen Aufgaben und allgemeiner Hoheitsgewalt, wie z. B. bei dem Reichsnährstand[137]).

---

[133]) Vgl. Jeß 54; Maunz 170; Müller 3; Warncke a. a. O.

[134]) Über den organischen Aufbau des Verkehrs im Zusammenhang siehe näheres auf S. 119 ff.

[135]) §§ 21 ff. der Verkehrs-Aufbau-VO.; vgl. auch RVkBl. B 1936 327.

[136]) Vgl Laforet 79 ff.; v. Köhler 89 ff.

[137]) Vgl. RG. in JW. 36 2319.

Nach dem GFG. ist der Präsident des Verbandes zweifellos Träger eines öffentlichen Amtes zur Erledigung öffentlicher Aufgaben nach dem Willen des Führers und Reichskanzlers. Zweifellos bildet dieses Amt eine, von den wechselnden Personen, die es verwalten, unterschiedene Einheit. Insofern haben wir es hier also mit einer „Behörde" zu tun. Allerdings nicht mit einer kommunalen oder unmittelbaren Staatsbehörde, wohl aber, als Organ einer dem Staatsorganismus eingegliederten öffentlich-rechtlichen Körperschaft, einer mittelbaren Staatsbehörde.

Ob der Präsident des Verbandes im Sinne dieser oder jener positiven Bestimmung, z. B. der §§ 123, 164 StGB. ein „Amt" ausübt oder als eine „Behörde" anzusehen ist, bleibt im Einzelfall zu entscheiden. Hinsichtlich der Amtsanmaßung gemäß § 123 StGB. ist festzustellen, daß die rechtmäßige Tätigkeit des Präsidenten der öffentlich-rechtlichen Körperschaft in Verfolg der ihm übertragenen öffentlichen Aufgaben die Ausübung eines öffentlichen Amtes im Sinne des § 123 StGB. darstellt[138]).

Auch die Möglichkeit der Anwendung des § 164 StGB. — falsche Anschuldigung — halte ich für gegeben. Wenn z. B. ein Unternehmer einen anderen Unternehmer beim Präsidenten wegen tarifwidriger Beförderung verdächtigt, in der Absicht, ein Ordnungsstrafverfahren gegen ihn herbeizuführen. Der Präsident ist in diesem Fall einer Behörde und das beabsichtigte Verfahren einem behördlichen Verfahren im Sinne des § 164 gleichzuachten, weil der Verband eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist, deren Maßnahmen im Rahmen der Erfüllung staatlicher Aufgaben liegen. § 164 StGB. soll ja gerade die Amtstätigkeit öffentlicher Machtträger gegen Mißbrauch schützen und damit zugleich unbegründeten Maßnahmen gegen unschuldig Verdächtige vorbeugen[139]).

Die Frage, ob die vom Präsidenten im Rahmen seines öffentlichen Aufgabenkreises ausgestellten Urkunden als „öffentliche Urkunden" z. B. im Sinne der §§ 267 ff. StGB. anzusehen sind, möchte ich bejahen; denn bei der Bedeutung des Verbandes im öffentlichen Leben bedürfen die vom Präsidenten dieser öffentlich-rechtlichen Körperschaft, die im strafrechtlichen Sinne den unmittelbaren Staatsbehörden gleichzuachten ist, ausgestellten Urkunden desselben Rechtschutzes, wie die Urkunden der unmittelbaren Staatsbehörden[140]).

---

[138]) Vgl. RGSt. 40/161.

[139]) Vgl. RG. in Höchstrichterl. Rechtsprechung 36, 709; RG. in RVBl. 37, 745; RGSt. 69/357, 9; 70/34, 221, 268.

[140]) Vgl. RGSt. 69/357.

5. Die Verfassung des Verbandes,
sowie ein Vergleich dieser mit der Verfassung der Reichsbahn.

Man hat den Verband als einen „Mikrokosmos" zur Reichsbahn bezeichnet. Man versteht darunter ein der RBahn in Aufgaben, Aufbau und Organisation wesensähnliches Gebilde, das sich lediglich durch die Größe unterscheidet. Hinsichtlich der Aufgaben liegt eine Ähnlichkeit vor: Verband und RBahn dienen der Verkehrsbefriedigung; im Zusammenwirken von Straße und Schiene haben sie im gerechten Wettbewerb die Leistungssteigerung der Verkehrsleistung zum Nutzen der Volksgemeinschaft als Aufgabe. Frage ist aber, ob eine Parallelität auch hinsichtlich des Aufbaus und der Organisation zu finden ist.

a)

Als Körperschaft des öffentlichen Rechts hat der Verband seine Verfassung, die in der gemäß § 9 II des Gesetzes vom Verkehrsminister erlassenen Satzung niedergelegt ist[141]). In die Satzung sind die Vorschriften des „Gesetzes zur Erhaltung und Hebung der Kaufkraft" vom 24. 3. 1934 (RGBl. I, 235) Abschnitt I „Finanzgebarung der juristischen Personen des öffentlichen Rechts und ähnlicher Verbände und Organisationen (Beiträge-Gesetz)" eingearbeitet worden, da der Verband als öffentlich-rechtliche Körperschaft diesem Gesetz unterliegt.

Der Aufbau des Verbandes ermöglicht dem Staat, auf den GFernV. weitgehenden Einfluß zu nehmen. Der Verband, der seinen Sitz in Berlin hat und dessen Aufgaben im § 10 des Gesetzes niedergelegt sind, erfaßt zwangsweise alle Unternehmer von GFernV., die eine Genehmigung auf Grund des Gesetzes haben (§§ 1 und 3 der Satzung). Die Mitgliedschaft endet durch Kündigung oder Ausschluß durch den Verband (§§ 4, 6). Die Mitglieder sind berechtigt, an allen Einrichtungen des Verbandes teilzunehmen, wogegen sie verpflichtet sind, Beiträge zu leisten, ihren gesetzlichen Pflichten nachzukommen und die Anordnungen des Verbandes zu befolgen (§§ 5, 6, 8).

Der Verband hat als Organe den Präsidenten und den Beirat. Der Präsident wird vom Verkehrsminister ernannt und abberufen. Grundsätzlich bestellt allerdings die Körperschaft ihre Organe selbst. Jedoch können höhere Rücksichten auf öffentliche Interessen — auf dem Gebiet der einheitlichen Verkehrspolitik und Verkehrsführung — zu einer Durchbrechung dieses Grundsatzes führen[142]), wie z. B. bei der

---

[141]) VO. über die Satzung des „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes" vom 4. 5. 1936 (RVkBl. B 205). Siehe Anlage 1.

[142]) Vgl. v. Köhler S. 110 ff.

Gemeindeverwaltung. Der Präsident vertritt den Verband gerichtlich und außergerichtlich und hat die Stellung eines gesetzlichen Vertreters, er regelt die Geschäftsführung durch eine Geschäftsanweisung und kann bei schuldhafter Verletzung der Satzung oder Anordnungen des Verbandes Ordnungsstrafen bis zu 1000 RM. verhängen (§§ 9 bis 11). Der Beirat besteht aus sieben Mitgliedern des Verbandes, die vom Präsidenten mit Zustimmung des Verkehrsministers auf drei Jahre ernannt werden, er hat beratende Funktionen, so insbesondere bei der Festsetzung der Beiträge, Gebühren und der Verwendung des Sonderkontos (§§ 13 bis 15).

Den Haushaltsplan stellt der Präsident vor Beginn eines jeden Rechnungsjahres auf, wobei ihn der Beirat berät. Der Haushaltsplan bedarf der Genehmigung durch den Verkehrsminister. Nach Abschluß des Rechnungsjahres hat der Präsident Rechnung zu legen. Der Beirat nimmt die Haushaltsrechnung entgegen und bestimmt die Rechnungsprüfer. Die Haushaltsrechnung ist von einem Revisions- und Treuhandunternehmen nachzuprüfen, das der Verkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen bestimmt, und dann mit dem Prüfungsbericht dem Verkehrsminister vorzulegen, der mit dem Reichsminister der Finanzen die Entlastung erteilt. Die Vorschriften der Reichshaushaltsordnung finden sinngemäß Anwendung (§§ 16 bis 21)[143].

Die Finanzierung des RKB. erfolgt durch die Beitragsleistungen der Mitglieder. Die Überschüsse aus dem Geschäftsbetrieb fließen in ein Sonderkonto, über das nur mit Zustimmung des Verkehrsministers für gemeinwirtschaftliche Zwecke verfügt werden darf (§ 8).

Zusammenfassend ist zu sagen, daß nach der Satzung dem Verkehrsminister viele Möglichkeiten gegeben sind, auf die Führung des Verbandes Einfluß zu nehmen. Zunächst durch die Ernennung und Absetzung des Präsidenten, dann durch das Zustimmungsrecht bei der Ernennung der Beiräte und schließlich bei der Finanzgebarung durch Zustimmung zum Haushaltsplan und Entlastung für die Haushaltsrechnung. Darüber hinaus hat der Verkehrsminister gesetzlich die unbeschränkte Aufsicht über den Verband, kann bei Verstoß des Verbandes gegen das Gemeinwohl und bei nicht genügender Erfüllung der satzungsmäßigen Aufgaben die Aufgaben des Verbandes durch einen Reichsbeauftragten wahrnehmen lassen (§ 11 GFG.). Hinzu kommt ferner die Mitwirkung des Staates beim Genehmigungsverfahren, der

---

[143]) Prüfung auch durch den Rechnungshof auf Grund § 20 der Satzung und § 5 des Beiträgeges. v. 24. 3. 1934 a. a. O. Die Prüfung hat gemäß § 96 I Ziff. 4 Reichshaushaltsordnung unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit, d. h. Ausgabenersparnis, zu erfolgen, dagegen kann die Organisation nicht als nach den Aufgaben des Verbandes unzweckmäßig gerügt werden.

Beaufsichtigung der Mitglieder des Verbandes und bei der Tariffestsetzung (§§ 5 ff., 13 II, 24 ff. GFG.).

b)

Was den Aufbau der RBahn betrifft, muß unterschieden werden zwischen dem Aufbau zur Zeit des Inkrafttretens des GFG. und dem Aufbau nach dem „Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn" vom 10. 2. 1937 (RGBl. II, 47), so wie wir ihn heute haben; denn dieses Gesetz wirkt sich auf das Verhältnis Eisenbahn—Kraftwagen aus, weil es der RBahn eine der Bedeutung für Volk und Staat entsprechende starke Stellung einräumt.

Bis zum Gesetz vom 10. 2. 1937 galt lediglich das Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924 (RGBl. II, 272), das der RBahn etwa folgende Verfassung setzte: Als Reparationsobjekt wurde die RBahn, um ihren Zahlungsverpflichtungen besser nachkommen zu können, unter weiterer Loslösung vom Einfluß der Reichsregierung in eine Gesellschaft eigenen Rechts umgewandelt, in die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft". Die Leitung wurde einem aus Generaldirektor und Direktoren bestehenden Vorstand übertragen, der unter Aufsicht des Verwaltungsrats stand. Der Verwaltungsrat selbst, der nach Fühlungnahme mit der Reichsregierung den Generaldirektor bestimmte, entschied als oberste Instanz[144]). Die Reichsregierung hatte durch den Reichsverkehrsminister ein nur noch beschränktes Aufsichtsrecht, das sogar so beschränkt war, daß bei Streitigkeiten zwischen RBahn und Reich ein internationales Schiedsgericht zu entscheiden haben sollte[145]).

Die Rechtsnatur der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" war die einer juristischen Person des öffentlichen Rechts, und zwar einer öffentlichrechtlichen Anstalt, da das Substrat eine Sachgemeinschaft war. Die Reichsbahnbeamten waren mittelbare Reichsbeamte[146]).

Die Änderungen des Reichsbahngesetzes vom 13. 3. 1930 haben die Verfassung der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" nicht grundsätzlich berührt; die Änderungen betrafen im wesentlichen personelle Fragen, und zwar Ämterbesetzung u. a. m. Die Bindung an das Ausland blieb aber auch nach der Machtergreifung bis zum 30. 1. 1937 bestehen, denn die gesetzlich vorgesehene Mitwirkung des Auslandes

---

[144]) §§ 8/18 der Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Anlage I zu § 1 RBG.

[145]) Vgl. §§ 44 III, IV, 45 RBG. alte Fassung von 1924; § 44, Fassung vom 13. 3. 1930 (RGBl. II, 369), Gesetz über die Haager Konferenz 1929/30 vom 13. 3. 1930 (RGBl. II, 45), Anlagen VI u. VI a.

[146]) Vgl. RGSt. 60/139; JW. 28/1457; Kittel VZ. 37 249/51; Kluge DJ. 37 773; Kruchen VAE. 3/141; Rich. Mayer DVBl. 37 249/51; Fleiner 347/22; Fritsch 62.

zur Änderung des Reichsbahngesetzes hinderte die Reichsregierung, der RBahn eine neue Verfassung zu setzen. Trotzdem änderte sich die RBahn-Verfassung tatsächlich, indem sich die RBahn dem Willen des Führers ohne weiteres unterwarf und nach Beseitigung der Vorbehalte der Länder durch das „Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung" a.a.O. eine einheitliche Verkehrsführung durch das Reich als für sich verbindlich erachtete und damit ihre Selbständigkeit aufgab. Die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" änderte die RBahn von sich aus schon 1936 in „Deutsche Reichsbahn", um als juristische Person des öffentlichen Rechts jede Verwechslung mit einer privatwirtschaftlich auf Gewinn zielenden Gesellschaft zu vermeiden und die Verbindung zum Reich zu betonen.

So war in großen Zügen die rechtliche Stellung der RBahn zur Zeit des Inkrafttretens des GFG. Bei einem Vergleich von Verband und RBahn ergibt sich: gemeinsam ist bei einheitlicher Verkehrsführung durch den Verkehrsminister die Aufsicht des Verkehrsministers über Verband und RBahn, die beide juristische Personen des öffentlichen Rechts sind. Die Ämterbesetzung wird vom Verkehrsminister entweder direkt vorgenommen, oder es ist dem Minister ein entscheidender Einfluß eingeräumt. Hinsichtlich der Festsetzung der Tarife ist für beide Organisationen bei grundsätzlichen Maßnahmen auf dem Gebiete der Tarifpolitik die Zustimmung des Verkehrsministers erforderlich. Bezüglich der Finanzgebarung muß ein Vergleich zweckmäßigerweise entfallen; denn aus dem Charakter der RBahn als Reparationsobjekt mußten sich hier besondere Maßnahmen ergeben; so verwaltete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft einesteils das Vermögen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — Kassenbestände, Betriebsvorräte u. a. m. — und andernteils davon getrennt, das Reichseisenbahnvermögen — Eigentum an Grundstücken, Fahrzeugpark u. a. m. —.

Man konnte sonach recht wohl den Verband als Mikrokosmos zur RBahn bezeichnen. Das kommt auch in der amtlichen Begründung zum GFG. zum Ausdruck, in der es heißt: „Im Interesse der Privatunternehmer wird ein starker Verband geschaffen, dem *ebenso wie* der Deutschen Reichsbahn eine selbständige Rolle im Verkehrswesen zufällt". Zwei ähnliche, starke, selbständige und gleichgeordnete Verkehrsorganisationen des öffentlichen Rechts unter Aufsicht des Reiches waren, im großen gesehen, Verband und RBahn.

Nachdem am 30. 1. 1937 für die RBahn die internationalen Bindungen des Haager Abkommens vom 20. 1. 1930 (RGBl. II, 45) gelöst und die ausschließliche Staatshoheit des Reichs wieder aufgerichtet war, wurde durch das Gesetz vom 10. 2. 1937 Art. II die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" zur „Deutsche Reichsbahn", ihre Dienststellen wurden unmittelbare Reichsbehörden, und ihre Hauptverwaltung ging

im Reichsverkehrsministerium als „Eisenbahnabteilung" auf. Damit wurde die RBahn wieder ein Zweig der allgemeinen Staatsverwaltung und die RBahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte. Das Amt des Verkehrsministers wurde mit dem des Generaldirektors der RBahn in Personalunion verbunden und der Verwaltungsrat entsprechend dem Führergrundsatz durch einen Beirat mit nur beratenden Funktionen, dessen Vorsitz, um die Verantwortung klar herauszustellen, der Verkehrsminister führt, ersetzt[147]).

Was die vermögensrechtlichen Verhältnisse betrifft, so hat die RBahn als selbständige juristische Person des öffentlichen Rechts[148]) das Vermögen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und das Vermögen des Reichs „nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes von 1930" als Sondervermögen des Reichs zu verwalten[149]). Die Regelung des Reichsbahngesetzes gilt also zunächst weiter, da man eine nachteilige und hemmende Bindung des Eisenbahnetats an den Staatsetat verhindern will. Die RBahn ist sonach auch heute weiterhin rechtsfähig, da nach dem Willen des Gesetzgebers die bisherige Regelung des Reichsbahngesetzes gelten soll, trotzdem die im Gesetz gewählte Ausdrucksweise für das RBahnvermögen "Sondervermögen des Reichs" der Bezeichnung für das Vermögen der RPost genau entspricht[150]) und die RPost unselbständige Reichsanstalt ist[151]).

Nach der Neuregelung der Verhältnisse der RBahn ist somit, was die Gegenüberstellung des Verbandes mit der RBahn betrifft, eine Angleichung insofern eingetreten, als dem Führerprinzip nun auch bei der RBahn restlos entsprochen wird. Wesentlich verändert hat sich aber das Verhältnis der Gleichordnung von Verband und RBahn. Die RBahnbehörden sind Reichsbehörden, der Generaldirektor der RBahn der Verkehrsminister, die RBahnbeamten sind unmittelbare Reichsbeamte, so daß von einer Ähnlichkeit zwischen RBahn und Verband nur noch in dem Sinne gesprochen werden kann, als sich diese auf die Selbständigkeit und den Aufbau der Verkehrsorganisationen, dagegen nicht mehr auf die gleich starke und gleichgeordnete öffentliche Stellung bezieht[152]).

---

[147]) Vgl. den Beirat der RPost Kap. II § 5 Neufassung durch Gesetz über den Beirat der Reichspost v. 10. 12. 1937 (RGBl. I, 1350), Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung v. 27. 2. 34 (RGBl. I, 130).

[148]) So Kittel VZ. 37, 355/57; Kluge, S. 773; Kruchen in VAE. 3/141; Rich. Mayer DVBl. 37, 249/51; a. A. Köttgen, S. 120/21; Laforet, S. 27.

[149]) Vgl. Art. II Abs. 3 des Gesetzes v. 10. 2. 1937 (RGBl. II S. 47).

[150]) Vgl. Art. II Gesetz zur Vereinheitlichung und Verbilligung der Verwaltung v. 27. 2. 34 (RGBl. I, S. 130).

[151]) Vgl. Bühler in Handbuch des Deutschen Staatsrechts I, § 51, Laforet, S. 27; Köttgen, S. 120.

[152]) Vgl. auch unten S. 102.

c)

Die Organisation des Verbandes, die dem Präsidenten überlassen ist, interessiert im Rahmen dieser Arbeit nicht. Es genügt festzustellen, daß der Verband fachlich in vier Verwaltungen — Haupt-, Verkehrs-, Mitglieder- und Finanzverwaltung — und bezirklich in zehn Bezirke außer Österreich und Sudetenland gegliedert ist. Die Bezirke unterstehen den Bezirksbeauftragten und umfassen mehrere Laderaumverteilungsstellen. Die Laderaumverteilungsstellen haben als Clearingstellen zwischen Laderaumangebot und -nachfrage aufzutreten, sie sind also keine Güterabfertigungsstellen. Alle diese Organisationen sind unselbständige Bestandteile der öffentlich-rechtlichen Körperschaft. Die fachlichen Gliederungen des Verbandes entsprechen den Abteilungen der RBahn, heute also den Abteilungen der Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums, die bezirklichen Gliederungen sind etwa mit den Reichsbahndirektionsbezirken zu vergleichen.

6. Die Aufsicht des Reichsverkehrsministers über den Verband, sowie die Frage der Haftung des Reichs bei Nichtausübung der Aufsicht.

Es wurde bereits festgestellt, daß der Verband einer weitgehenden Staatsaufsicht durch den Verkehrsminister untersteht (§ 11 GFG.). Diese Aufsicht hat aber weniger den Charakter einer Beaufsichtigung mit genauer Abgrenzung der Rechte des Aufsehers, sondern die Staatsaufsicht ist das Mittel, um die einheitliche Ausrichtung und Verbindung zwischen Staatsführung und Selbstverwaltungskörperschaft herzustellen. Die Staatsaufsicht ist nicht allein negative Kontrolle, sondern sie umfaßt geeignete Maßnahmen, die den staatlichen Führungsanspruch zur Förderung der Nation entsprechen. Eine Gerichtsbarkeit über die Rechtmäßigkeit der staatlichen Führung muß konsequenterweise entfallen; im Streitfall entscheidet der verantwortliche Führer in letzter Instanz. Daß diese Staatsaufsicht die Handlungsfreiheit und Handlungsfreudigkeit hemmen müßte, ist nicht der Fall; im Gegenteil, durch die Staatsführung wird ja gerade der Körperschaft die eigenverantwortliche Betätigungsmöglichkeit planmäßig zugewiesen, und die Staatsführung überwacht interessiert darüber-, nicht danebenstehend die Ausführung der Aufgaben, allerdings jederzeit fähig und bereit, die Staatsführungsgrundsätze, falls nötig, zur Geltung zu

bringen. Damit ist die Aufsichtsbefugnis aus dem formellen normativen Bereich in den Bereich der reinen Verantwortlichkeit gerückt[152a]).

Das Aufsichtsrecht des Verkehrsministers über den Verband gemäß § 11, d. h. das Aufsichtsrecht des Verkehrsministers als des verantwortlichen Führers im Verkehrswesen, unterliegt keinen Beschränkungen. Dagegen besteht kein Aufsichtsrecht der höheren Verwaltungsbehörden oder der Polizeibehörden gegenüber dem Verband, wohl gegenüber den einzelnen Unternehmern. Die Mittel, die dem Verkehrsminister zur Durchsetzung des Führungsgrundsatzes zur Verfügung stehen, sind im § 11 Abs. II des Gesetzes und in den Satzungen festgelegt[153]). Der Verkehrsminister hat insbesondere das Recht, den Präsidenten zu ernennen, abzuberufen oder einen Reichsbeauftragten zu bestellen, er hat weitgehende Rechte hinsichtlich der Finanzgebarung des Verbandes, erteilt die Entlastung der Haushaltsrechnung und ist im Regelfall — auch beim Streitfall zwischen Verband und höherer Verwaltungsbehörde — die Beschwerdeinstanz, neben der es ein weiteres Rechtsmittel nicht gibt.

Da eine so enge Bindung des Verbandes an den Staat vorliegt, erhebt sich die Frage, ob eine Haftung des Reichs gegeben ist für Verbindlichkeiten, die dem Verbande infolge einer Aufsichtsverletzung seitens der Aufsichtsbehörde erwachsen sind[154]). Zu prüfen wäre, ob eine Haftung des Reichs für Amtspflichtverletzungen eines Beamten nach § 839 BGB. Art. 131 Weimarer Verfassung hier gegeben ist.

§ 839 BGB. setzt die Verletzung einer einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht voraus. Dritte im Sinne des § 839 BGB. sind nicht nur die bei den Amtsgeschäften unmittelbar Beteiligten, also Aufsichtsbehörde und Verband, sondern alle Personen, deren Interessen nach der besonderen Natur des Amtsgeschäfts durch dieses berührt werden, auch wenn sie durch die Amtsausübung nur mittelbar

---

[152a]) Vgl. Deutsche Gemeindeordnung v. 30. 1. 1935 (RGBl. I, 49). § 1 Abs. 2, Satz 2 u. 3: „Die Gemeinden verwalten sich selbst unter eigener Verantwortung. Ihr Wirken muß im Einklang mit den Gesetzen und den Zielen der Staatsführung stehen." § 8: „Der Staat führt die Aufsicht über die Gemeinde. Die Aufsicht schützt die Gemeinden in ihren Rechten und sichert die Erfüllung ihrer Pflichten." § 106 Satz 2: „Die Aufsicht soll so gehandhabt werden, daß die Entschlußkraft und Verantwortungsfreudigkeit der Gemeindeverwaltung gefördert und nicht beeinträchtigt wird." Vgl. auch Jeß S. 20/22; v. Köhler S. 130/31; Köttgen S. 103/4; Laforet S. 152/53.

[153]) Genaueres S. 53.

[154]) Z. B. wenn bei Verweigerung der Genehmigung des Haushaltsplans der Verband in finanzielle Schwierigkeiten gerät und seinen Verpflichtungen nicht nachkommen kann.

und unbeabsichtigt betroffen werden[155]). Demnach sind die einzelnen Mitglieder des Verbandes Dritte im Sinne des Gesetzes. Frage ist im Einzelfalle, ob eine Verletzung der ihnen gegenüber obliegenden Amtspflicht gegeben ist.

Bei der Beurteilung dieser Frage ist gemäß Entscheidungen des Reichsgerichts[156]) darauf abzustellen, welchem Zweck die einzelne Amtshandlung dient. Handelt es sich um Amtspflichten, die im inneren Verhältnis zu den übergeordneten, nebengeordneten und untergeordneten Behörden und Beamten als Ordnungs- und Aufsichtsvorschriften zu beobachten sind, oder handelt es sich um Amtspflichten, die nur die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung oder den Schutz der vermögensrechtlichen Belange des Gemeinwesens, dem der Beamte dient, oder das Interesse des Gemeinwesens an einer ordnungsmäßigen Amtsführung des Beamten bezwecken, so steht eine dem Beamten einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht nicht in Frage. Um eine Haftung aus § 839 BGB. 131 WV. zu begründen, muß die Amtspflicht allein oder auch gerade im Interesse eines einzelnen bestehen.

Die Aufsichtspflicht des zuständigen Ministers über eine Selbstverwaltungskörperschaft ist eine aus dem Staatsführungsgrundsatz hergeleitete Pflicht und bezweckt, mit Hilfe des Gleichklangs von Staat und Körperschaft die Belange der Volksgemeinschaft zu fördern und zu sichern. Auch der Verband dient den Belangen der Allgemeinheit, dient öffentlichen Verkehrszwecken, für deren Befriedigung er eigens geschaffen ist, er ist kein Interessenverband privater Unternehmer. Daraus folgt, daß die Maßnahmen, die der Verkehrsminister als Aufsichtsbehörde gegen den Verband und die Belange des einzelnen Unternehmers trifft, Maßnahmen sind, die der Verkehrsminister in Ausübung seiner dem Staat und der Allgemeinheit — und nicht einem Dritten gegenüber — obliegenden Amtspflicht tätigt. Das hindert natürlich nicht, daß hierbei mittelbar in Interessen Dritter eingegriffen wird. Handelt es sich also um ein Tätigwerden des Verkehrsministers auf vermögensrechtlichem Gebiet des Verbandes oder überhaupt um Maßnahmen auf Grund des alles umfassenden Beaufsichtigungsrechts des Verkehrsministers, so ist eine einem Dritten obliegende Amtspflicht nicht gegeben, und eine Ersatzpflicht des Reichs für Verbindlichkeiten des Verbandes gemäß § 839 BGB. Art. 131 WV. entfällt.

Auch greift eine Haftung des Reichs nicht Platz allein auf Grund der Tatsache, daß das Reich öffentliche, an sich ihm obliegende staatliche Aufgaben einer von ihm geschaffenen öffentlichen Körperschaft übertragen hat, die durch sein Aufsichtsrecht in besonders enger Verbindung

---

155) RG. 138/309.

156) RG. 78/243, 135/113, 139/153.

zu ihm steht. Die Körperschaften des öffentlichen Rechts sind Selbstverwaltungskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit und haben eigenes Vermögen getrennt vom Vermögen des Reichs. Und ebenso wenig wie der Staat seine Schulden mit dem Vermögen der Körperschaft begleicht, kann die Körperschaft ihre Schulden durch den Staat decken. Eine Haftung wird nur dann begründet, wenn sie ausdrücklich übernommen ist, etwa in Form einer Subvention oder einer Übernahme von Reichsbürgschaften. Grundsätzlich also haftet der Staat nicht für die Verbindlichkeiten der Körperschaften des öffentlichen Rechts, gleichgültig, ob auch der Vermögensverfall durch unzulängliche gesetzliche Vorschriften mit herbeigeführt sein mag. Das Reich haftet somit nicht für etwaige Verbindlichkeiten des Verbandes.

7. Aufgaben des Verbandes:

a)

Die Aufgaben des Verbandes erklären sich aus dem Zweck des Gesetzes und entsprechen folglich der Tendenz des GFG. und dem hierzu bereits Gesagten. Darüber hinaus zählt das Gesetz aber auch einzelne Aufgaben auf. So liegt dem Verbande als Selbstverwaltungskörper die „Ordnung und Ausbildung des GFernV." ob (§ 10 GFG.). Was unter „Ordnung und Ausbildung" zu verstehen ist, wurde schon dahin erläutert, daß Ordnung und Förderung des freien Unternehmertums von GFernV. hierunter zu fassen ist, und daß die Tätigkeit auf einen gerechten Wettbewerb mit der Eisenbahn zur Steigerung der Leistung abzustellen ist. Das ist d i e Aufgabe des Verbandes, und alle anderen Aufgaben, die das Gesetz weiterhin aufzählt, dienen lediglich der Durchführung dieser Hauptaufgabe. Deshalb ist auch die Aufzählung der weiteren Aufgaben im Gesetz nicht erschöpfend und der Verband hat darum das Recht, im Rahmen des Gesetzes und der Satzung organisatorische Maßnahmen jeder Art in bezug auf den Verkehr und den Betrieb der an sich selbständigen Unternehmer zu treffen[157]). Außerdem ist die Möglichkeit offengelassen, dem Verbande weitere Aufgaben zu übertragen (§ 10 II). Es ist also zweckmäßig zu sagen: Die Hauptaufgabe des Verbandes ist die Ordnung und Ausbildung des GFernV. mittels Kraftfahrzeugen. Zur Durchführung dieser Hauptaufgabe sind ihm weitere Aufgaben übertragen, so insbesondere die Beteiligung am Beförderungsvertrage, die Beaufsichtigung der Mitglieder und sonstige Aufgaben, als da sind die Mitwirkung bei der Genehmigung, die Errichtung von Laderaumverteilungsstellen und Versicherung der Mitglieder des Verbandes.

[157]) Gülde 269; Hein 76; v. Beck VZ. 35/725.

b) 1.

Die Einhaltung der Tarife ist für die Sicherung eines gerechten Leistungswettbewerbs Voraussetzung. Hierzu ist neben einer wirksamen Überwachung aller Beteiligten die richtige Anwendung der Tarifbestimmungen notwendig. Da die Unternehmer von GFernV. überwiegend kleine Unternehmer sind, die oft eine sehr geringe Kenntnis von Dingen des täglichen Lebens, geschweige denn von komplizierten Vertragsgeschäften und Frachtenberechnungen und vielfach infolge ihres Gewerbes auch wohl keinen festen Wohnort haben, erschien es ratsam, den Verband in den Beförderungsvertrag einzuschalten. Auch sollte hierdurch eine Loslösung der Unternehmer von GFernV. vom Speditionsgewerbe herbeigeführt werden, um das starke Abhängigkeitsverhältnis der kleinen Unternehmer, das sich zu ihrem Schaden herausgebildet hatte, zu beseitigen[158].

aa)

Nach dem Gesetz steht deshalb der Anspruch auf Zahlung des Beförderungsentgelts — das sind Fracht und Gebühren für Neben- und Sonderleistungen der Unternehmer von GFernV. — ausschließlich dem Verband zu (§ 15). Die Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts hat der Verband ausdrücklich als gesetzliche Aufgabe zu erledigen (§ 10 I Ziff. 3). Die Höhe des Beförderungsentgelts bestimmt sich nach den geltenden Tarifen (§ 14).

Wir haben also ein merkwürdiges Vertragsgebilde vor uns: das Gesetz bindet nicht nur die Vertragsfreiheit der Beteiligten an den festgesetzten Tarif, sondern macht den Verband, eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, gleichsam zum fiduziarischen Gläubiger für das Entgelt aus dem Beförderungsvertrage. Trotzdem kann hier von einem gegenseitigen Vertrag gesprochen werden, denn auch dem Unternehmer entsteht aus dem Vertrage ein Anspruch auf eine Gegenleistung für die Beförderung, und zwar im Anspruch gegen den Verband aus § 10 Abs. 1 Ziff. 3 des Gesetzes auf Grund der Pflicht des Verbandes, die Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts vorzunehmen. Die Rechtsnatur des Beförderungsvertrages als eines gegenseitigen Vertrages sollte deshalb nicht geändert werden, das geht auch schon aus § 3 der Kraftverkehrsordnung[159] hervor, in der Unter-

---

[158]) Vgl. aber S. 114 ff.

[159]) Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Beförderungsbedingungen) auf Grund des § 13 Abs. 1 GFG. ist dem „Reichskraftwagentarif" vom 30. 3. 1936 (RVkBl. B 36 Nr. 13) angegliedert und entspricht der Eisenbahnverkehrsordnung.

nehmer und frachtbriefmäßiger Absender Vertragsgegner sind, und nur „insoweit" die Berechnung und Einziehung des Beförderungsentgelts dem Verband übertragen ist, entstehen Rechte und Pflichten zwischen Verband und Absender bzw. Empfänger. Der Beförderungsvertrag ist also ein gegenseitiger Vertrag sui generis. Ob dieser Vertrag dem Gebiet der Verträge zugunsten Dritter angehört oder nicht[160]), ist eine zivilrechtliche Frage, die hier nicht zur Erörterung steht. Die Entscheidung wird schwierig dadurch, daß bei Pflichtwidrigkeit der Vertragsparteien der Wille, zugunsten des Dritten — des Verbandes — zu kontrahieren, sicherlich nicht besteht, obgleich der Anspruch auf das Beförderungsentgelt dem Verband kraft Gesetzes zuwächst.

Der Anspruch auf Zahlung des Beförderungsentgelts ist der alleinige Anspruch des Verbandes, der bereits bei Abschluß (§ 15 Kraftverkehrsordnung) eines jeden Beförderungsvertrages unmittelbar dem Verband zuwächst und jedesmal in Höhe des geltenden Tarifs rechtliche Wirksamkeit hat. Es handelt sich also nicht um eine cessio legis oder gesetzliche Vertretungsmacht, sondern der Verband ist nicht nur formell zur Berechnung und Einziehung, sondern auch materiell allein berechtigt, und entgegenstehende Vereinbarungen sind nichtig[161]). Der Anspruch kann somit durch Privatabreden seitens des Absenders, Spediteurs, Unternehmers, Empfängers oder gar des Verbandes weder abgetreten noch irgendwie verändert werden; alleiniger Gläubiger des Beförderungsentgelts in der ipsa lege entstandenen Höhe ist der Verband und der gesetzliche Anspruch auf das Beförderungsentgelt entsteht im Augenblick des Vertragsabschlusses unmittelbar für den Verband. Über seine Rechtsnatur ist folgendes zu sagen:

Die Kraftverkehrsordnung, die die Beförderungsbedingungen enthält, ist den entsprechenden Einrichtungen des Eisenbahnverkehrsrechts nachgebildet worden. Die Eisenbahnbetriebe stehen im Rechtsleben teils im öffentlichen, teils im privaten Recht. So sind die RBahnbehörden öffentliche Behörden, das Beförderungsgeschäft, das im Namen der RBahn mit dem einzelnen Kontrahenten getätigt wird, ist ausdrücklich dem bürgerlichen Recht zugewiesen, nämlich dem Handelsgesetzbuch. Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 8. September 1938 (RGBl. II, S. 663)[162]) erlassen auf Grund des § 858 des Handelsgesetzbuchs, ist insofern eine Rechtsquelle des bürgerlichen Rechts. Trotzdem

[160]) So Greiff, a. a. O., S. 5/6.

[161]) § 15 GFG.; vgl. auch Gülde S. 310/11; Hein S. 86, Laforet S. 141/42; Petersen in Pfundtner-Neubert VI d 8 S. 6.

[162]) Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 8. 9. 1938 entspricht hinsichtlich der hier in Betracht zu ziehenden Fragen der am 1. 10. 1938 außer Kraft getretenen Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. 5. 1928 (RGBl. II S. 401).

enthält sie manche Vorschriften des öffentlichen Rechts, meistens solche, die die Ordnung im Eisenbahnverkehr sichern sollen, z. B. §§ 6, 7, 18, 21. Auch die Vorschriften, die die Bahn zur Aufstellung und Einhaltung der Tarife verpflichten, gehören zum öffentlichen Recht, genau so wie die Genehmigung der Tarife durch den Staat. Die Tarife selbst haben als Zusammenstellung der Beförderungsbedingungen privatrechtliche Bedeutung und werden bei Vertragsschluß ein Teil des privatrechtlichen Beförderungsvertrages, der rechtlich ein Werkvertrag ist[163]). Dem steht auch nicht die öffentlich-rechtliche Stellung der RBahn entgegen; denn es ist durchaus vereinbar, daß eine dem öffentlichen Recht angehörende juristische Person mit ihren Geschäften auf dem Boden des bürgerlichen Rechts steht; das kommt z. B. bei öffentlichen Sparkassen, Leihhäusern und Theatern auch vor[164]). Im Eisenbahnverkehrsrecht ist außerdem der Beförderungsvertrag ausdrücklich dem Privatrecht, nämlich dem HGB. zugewiesen. Der Eisenbahnbeförderungsvertrag und das Beförderungsentgelt gehören also dem Gebiet des Privatrechts an.

Wenn nun auch die Kraftverkehrsordnung der Eisenbahnverkehrsordnung nachgebildet ist, so ist die Rechtslage beim Beförderungsvertrag des gewerblichen GFernV. mittels Kraftfahrzeugen doch schon deshalb eine andere, als der Verband keineswegs eine ähnliche Stellung wie die RBahn einnimmt, sondern der Verband, der ja selber eine Beförderung nicht vornimmt und dem aus dem Vertrag kein wirtschaftlicher Nutzen erwächst, tritt auf Grund seiner öffentlich-rechtlichen Ordnungsaufgabe neben die Vertragsparteien. Soweit es sich also um den Frachtführer, d. h. den Unternehmer von GFernV., und seinen Vertragspartner handelt, kann auch hier von einem bürgerlich-rechtlichen Beförderungsvertrag, der seinem Wesen nach ein Werkvertrag ist, gesprochen werden. Hinsichtlich der Einschaltung des Verbandes bei der Abwicklung der aus dem Vertrag erwachsenen Pflichten kann jedoch eine Parallele zum Eisenbahnverkehrsrecht nicht gezogen werden. Wenn die Rechtsnatur des Anspruchs des Verbandes auf das Beförderungsentgelt bestimmt werden soll, nämlich hinsichtlich der Frage, ob der Anspruch dem Privatrecht oder dem öffentlichen Recht zuzurechnen ist, ist zunächst auf die Unterscheidungsmerkmale dieser beiden großen Rechtsgebiete einzugehen. Im Rahmen dieser Arbeit muß aber auf eine ins einzelne gehende Untersuchung der ungelösten Streitfrage verzichtet werden; es soll kurz versucht werden, das für die zur Erörterung stehende Frage Wesentliche zu sagen.

---

[163]) Vgl. Eisenbahnverkehrsordnung § 6; Kittel-Friebe-Hay 11, 39.

[164]) Vgl. Otto Mayer II 274/75; Kittel-Friebe-Hay 11.

bb. 1. aaa.

Der heute oft und immer lauter ertönende Ruf, die Trennung des Rechts in öffentliches und privates zu beseitigen, hat praktisch noch keine positiven Wirkungen gezeitigt. Zugegeben, daß die Spaltung in öffentliches und privates Recht römischrechtlichen Ursprungs ist, die aus den *einseitigen* Machtbefugnissen des Imperiums (anfangs senatus et populus romanus, später Senat und Caesar) zu erklären ist und germanischem Rechtsdenken vom *gegenseitigen* Treueverhältnis zwischen König und Volk nicht entspricht[165]), wird doch solange auf die Unterscheidung dieser beiden selbständigen Rechtskreise nicht verzichtet werden können, als ein Dualismus zwischen Staat und Bürgern tatsächlich besteht. Gilt es auch, diesen Gegensatz immer mehr zu beseitigen und die Einheit des Rechts zu erstreben, so muß doch heute noch privates und öffentliches Recht unterschieden werden in zwei selbständige Rechtssphären mit eigenen Rechtsfiguren[166]). So entspricht, um ein Beispiel zu nennen, das Deutsche Beamtengesetz vom 26. 1. 1937 (RGBl. I, 39) den Bestrebungen der Vereinheitlichung des Rechts durch Schaffung eines engen Treueverhältnisses. Der Vorspruch sagt daher: „Ein im deutschen Volk wurzelndes, von nationalsozialistischer Weltanschauung durchdrungenes Berufsbeamtentum, das dem Führer des Deutschen Reichs und Volkes, Adolf Hitler, in *Treue verbunden* ist, bildet einen Grundpfeiler des nationalsozialistischen Staates", während § 1 I ergänzend bestimmt: „Der deutsche Beamte steht zum Führer und zum Reich in einem *öffentlich-rechtlichen* Dienst- und *Treue*verhältnis (Beamtenverhältnis)." Da somit ein Dualismus von öffentlichem und privatem Recht in unserer Rechtsordnung als tatsächlich vorhanden anzusehen ist, der in § 13 Gerichtsverfassungsgesetz seinen sichtbaren Ausdruck findet, kann auf eine Behandlung der sogenannten monistischen Theorien, die den Dualismus verneinen, im Rahmen dieser Arbeit verzichtet werden.

bbb.

Öffentliches und privates Recht können schwer gegeneinander abgegrenzt werden; denn „es besteht kein vom positiven Recht abstrahierender rechtslogischer, a priori zu erfassender Unterschied"[167]). Von den verschiedenen Theorien über eine rechtslogische Unterscheidung sind die Subjektionstheorie und die Interessentheorie praktisch besonders bedeutsam. Die Subjektionstheorie oder auch dynamische Machttheorie (Laband, Löning, Otto Mayer, Hatschek) stellt qualitativ auf

[165]) Walz 17.
[166]) Vgl. Hipp 20.
[167]) Thoma 3.

die Machtstellung der beteiligten Personen als Träger der öffentlichen Gewalt ab und sieht das Charakteristikum in einem Verhältnis von Unter- zur Überordnung. Die Interessentheorie (Stahl, Georg Jellinek, Triepel) stellt auf die Interessenlagerung ab und zählt alles, was von den Grundsätzen des allgemeinen, öffentlichen Interesses beherrscht wird, zum öffentlichen Recht, hingegen alles, was dem einzelnen vornehmlich zuzurechnen ist, zum Privatrecht[168]).

ccc.

Von diesen beiden großen Blickpunkten aus, die das Kriterium der Unterscheidung nicht aus formaler[169]), sondern aus inhaltlicher Betrachtungsweise gewinnen, wird man in der Regel einen praktischen Fall entscheiden können. Es sei aber noch auf die sehr beachtenswerten Grundgedanken der von Otto v. Gierke begründeten Einteilung hingewiesen, die auf die elementaren Begriffe des Individual- und des Sozialrechts zurückgeht[170]). Das Individualrecht geht von der Unverbundenheit der Rechtssubjekte aus und beruht auf dem Verhältnis der Nebenordnung, Kordination. Individualrecht ist somit das Recht des Einzelwesens und begreift die Sphäre des Privatrechts. Sozialrecht dagegen ist das Recht, das die „Beziehungen der menschlichen Willensträger als Gesellschaftswesen ordnet". Sozialrecht ist V e r b a n d s r e c h t, und die Sphäre dieses Verbandsrechts ist die Sphäre des öffentlichen Rechts. Wenn nun Gierke zwischen reinem Sozialrecht, das ist das durch positiven Rechtssatz zum öffentlichen Recht erklärte Sozialrecht, und zwischen dem restlichen Sozialrecht, das nicht durch staatlichen Rechtssatz dem öffentlichen Recht einverleibt ist und deshalb Privatrecht sei, unterscheidet, so scheint hierin eine Inkonsequenz zu liegen; denn wenn die Unterscheidung zwischen Individualrecht und Sozialrecht im Wesen dieser beiden Rechtsarten liegt, kann die Bestimmung eines „reinen Sozialrechts" nicht vom staatlichen Machtspruch, sondern allein von dem Begriff des Sozialrechts selbst abhängig gemacht werden.

Doch hierauf kommt es weniger an, als auf die Tatsache, daß die Abgrenzung im Staatsleben p o s i t i v r e ch t l i ch durch staatlichen Rechtssatz bestimmt wurde und wird. Daraus ergibt sich unter Berücksichtigung der Entwicklung, daß als zum öffentlichen Recht zugehörig betrachtet werden kann: a) n i ch t das Individualrecht, b) vom Sozialrecht 1. das, was Aufbau und Betätigung des Staates umfaßt, 2. das

168) Vgl. Herrmann S. 329/31; Koellreutter, HWRechtsW., IV, 266; Walz S. 30/33.

169) Vgl. Walz S. 21/30.

170) Gierke S. 26 ff.

Verbandsrechts, dem eine enge Bindung an den Staat durch auferlegte öffentliche Pflichten eigentümlich ist, und 3. alles Verbandsrecht, das aus geschichtlichen oder politischen Gegebenheiten in den Bereich des öffentlichen Rechts hineingezogen wurde. Wir können somit Thomas Definition des öffentlichen Rechts übernehmen. Danach ist öffentliches Recht: „das Sozialrecht der politischen Verbände als Träger öffentlicher Gewalt", wogegen Privatrecht „das Individualrecht und das Sozialrecht der privaten Verbände" ist[171]). Träger öffentlicher Gewalt ist aber nur der, der von der positiven Rechtsordnung als solcher anerkannt wird und deshalb vollstreckbare Anordnungen erlassen oder besondere Befugnisse verleihen kann[172]).

Dieses Ergebnis bietet schon insofern eine sehr wertvolle Ergänzung zu der vorgenannten Möglichkeit, im Zweifelsfall die Frage der Zugehörigkeit zum öffentlichen Recht nach der Macht- und Interessentheorie zu entscheiden, als das Problem von einer ganz anderen Betrachtungsweise aus gesehen wird, und zwar nicht vom „materialteleologischen"[173]) Blickfeld wie bei der Macht- und Interessentheorie, sondern aus Eigenart und Beziehungen der zum Gesellschaftswesen verbundenen menschlichen Willensträger, der Verbandspersonen.

Wir fassen zusammen: Ein rechtslogischer Unterschied zwischen öffentlichem und privatem Recht besteht nicht, wohl aber bedeutsame rein positiv-rechtliche Unterschiede. Hieraus folgt, daß der Stoffkreis des öffentlichen Rechts nicht begrenzt ist und jederzeit erweitert werden kann. Die Gesetzgebung hat der Zeit entsprechend deshalb in zunehmendem Maße aus polizeilichen, finanziellen, wohlfahrts-, wehr- und nationalpolitischen Gründen öffentlich-rechtliche Regelungen geschaffen, für die zwingendes Recht und obrigkeitlicher Eingriff typisch sind[174]). Demnach kann der Staat als Hoheitsträger sich selbst oder an seiner Stelle öffentliche Verbände als Hoheitsträger an Rechtsverhältnissen beteiligen, die bisher der Regelung durch das Privatrecht überlassen waren, wodurch das ganze Rechtsverhältnis eine veränderte Gestalt erhält[175]) [176]). Das trifft aber genau auf das Recht des gewerblichen Güterfernverkehrs zu. Im folgenden soll nun untersucht werden, in welche Rechtssphäre der Anspruch des Verbandes auf das Beförderungsentgelt fällt.

---

[171]) Thoma S. 3; vgl. auch Hänel I § 25.

[172]) Kern 509.

[173]) Walz a. a. O.

[174]) Thoma 3/4.

[175]) Vgl. Koellreutter in HWRechtsW. IV, 267.

[176]) Vgl. auch z. B. das Mietrecht.

2.

Es war bereits gezeigt, daß der Anspruch auf Zahlung des Beförderungsentgelts dem Verband ausschließlich zusteht, und daß also ein gesetzlicher Forderungs **übergang** oder ein Handeln des Verbandes auf Grund einer gesetzlichen Vertretungsmacht nicht anzunehmen ist. Der Anspruch steht vielmehr als ursprünglicher einer Körperschaft des öffentlichen Rechts zu, der öffentliche Aufgaben zur Selbstverwaltung überwiesen sind. Diese Körperschaft ist nach Maßgabe des Gesetzes mit Hoheitsgewalt ausgestaltet. So überwacht der Verband jeden Vertragsschluß (§ 10 Ziff. 5 GFG.) als Überwachungsorgan. Bei dem Absender hat er darauf zu achten, daß die Beförderungspapiere ordnungsgemäß ausgestellt sind und das Beförderungsentgelt ordnungsgemäß abgeführt wird; darüber hinaus dürfte er auch die Pflicht haben, Absender, die sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des Güterfernverkehrsgesetzes strafbar machen, der gerichtlichen Bestrafung zuzuführen. Die Frachtführer, seine Mitglieder, hat der Verband nach § 12 durch Ordnungsstrafen zur Befolgung seiner Anordnungen anzuhalten; die Einziehung der Ordnungsstrafen ist dem Verband wesentlich dadurch erleichtert worden, daß der Gesetzgeber ihm das Recht gegeben hat, die Strafgelder nach den Vorschriften über die Beitreibung öffentlicher Abgaben einzuziehen.

Es steht nun keineswegs im Belieben des Verbandes, ob er bei Verletzung der Gesetzesbestimmungen beim Beförderungsvertrag eingreifen will oder nicht, sondern er ist hierzu verpflichtet, einmal durch seine öffentlich-rechtliche Ordnungsaufgabe, zum andern Mal durch seine öffentlich-rechtliche Verpflichtung, den Unterschied zwischen dem nach § 13 Abs. I des Gesetzes maßgebenden und einem niedrigeren Beförderungsentgelt nachzufordern (§ 16). Die Vorschriften bezüglich des Beförderungsentgelts sind weiterhin sämtlich ius cogens, schließen also einen entgegenstehenden Parteiwillen aus; so macht eine Verletzung der Gesetzesbestimmungen nicht einmal nach § 134 BGB. den ganzen Vertrag nichtig, wie früher nach der Regelung durch die Notverordnung, sondern das Beförderungsentgelt ist in der Höhe der zwingenden Gesetzesvorschriften rechtswirksamer Bestandteil des gültigen Vertrages (§ 14 III)[177].

Kommt die dem Parteiwillen übergeordnete Rechtsstellung des Beförderungsentgelts somit schon klar zum Ausdruck, so wird die Rechtslage bei Berücksichtigung der Interessentheorie noch klarer: Die Regelung des Beförderungsentgelts ist nicht im Interesse der einzelnen Vertragspartner durch zwingende Gesetzesvorschriften erfaßt, sondern

[177]) Vgl. RG. v. 23. 10. 1936 — VII 69/36 — in Deutsches Autorecht 1937 S. 28.

im Interesse der öffentlichen Ordnung im Verkehr, im Interesse der allgemeinen Verkehrsbefriedung, also im öffentlichen Interesse; denn eine Ordnung des Verkehrs zur Steigerung der Verkehrsleistung im gerechten Wettbewerb ist nur bei Einhaltung der Tarife möglich, und diese soll erreicht werden durch die Tätigkeit des Verbandes, nachdem die Überwachung des Güterfernverkehrsgewerbes durch die Landesbehörden zur Zeit der Geltung der Notverordnung sich als unmöglich erwiesen hat. Diese Ansicht findet ihre Bestätigung in der amtlichen Begründung zum GFG., nach der zur Erreichung der öffentlichen Ordnungsaufgabe die bisher fehlende Tarifkontrolle sicherzustellen sei, und diesem Zwecke dienen nach der amtlichen Begründung die zwingenden Vorschriften bezüglich des Beförderungsentgelts. Wenn der Verband also das Beförderungsentgelt fordert, so tätigt er allein im öffentlichen Interesse auf Grund einer öffentlichen Verpflichtung gleichsam „Auftragsangelegenheiten".

Daß diese Tätigkeit auch einzelnen Unternehmern zugute kommt, steht dem nicht entgegen; denn in einem geordneten Staatswesen soll es überhaupt nur ein auch für die Gesamtheit nützliches Handeln geben. Der Staat ist, wie gesagt, nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck. Alle öffentliche Tätigkeit im geordneten Staatswesen dient somit den Volksgenossen; deshalb ist sie ja gerade öffentliche[178]) Tätigkeit.

Das Handeln des Verbandes hinsichtlich des Beförderungsentgelts im Interesse der öffentlichen Ordnung des Verkehrs wird weiterhin deutlich durch die gesetzliche Nachforderungspflicht des § 16. Der Verband hat neben dem Nachforderungsrecht, das wir aus dem Eisenbahnverkehrsrecht kennen, auch die Verpflichtung, dieses Recht geltend zu machen. Das Tarifrecht der Eisenbahn will den Schutz der Allgemeinheit und des einzelnen gegen etwaige Willkür der monopolistischen Verkehrsbetriebe. § 6 I Satz 2 Eisenbahnverkehrsordnung lautet: „Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden." Das hat aber den Sinn, daß jeder Anspruch darauf hat, daß der Tarif bei ihm nicht ungünstiger als bei anderen und bei anderen nicht günstiger als bei ihm selbst angewendet wird[179]). Deshalb bestimmt § 6 II Eisenbahnverkehrsordnung, daß jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen verboten und nichtig ist. Eine Verpflichtung der Bahn, die Differenz zwischen vereinbartem und tariflich feststehendem Beförderungsentgelt nachzufordern, besteht aber nicht, eben weil es den einzelnen Parteien überlassen ist, sich zu helfen. Im neuen Recht des gewerblichen GFernV. steht es

[178]) publicus im Gegensatz zu privatus.

[179]) Kittel-Friebe-Hay 42/43.

aber nicht im Belieben der Parteien, Ansprüche gegeneinander geltend zu machen; denn die Nachforderungspflicht besteht im Interesse der gesamten öffentlichen Verkehrsregelung und nicht im Interesse der Unternehmer von GFernV. oder der Verlader.

Diese öffentliche Verpflichtung ist m. E. so stark, daß es nicht einmal im Belieben des Verbandes steht, sich im Rechtsstreit über die Nachforderungspflicht zu vergleichen; denn, wenn das Nachforderungsrecht besteht, dann besteht auch die Nachforderungspflicht, und ob das Nachforderungsrecht besteht, kann im Streitfall nur durch das Gericht entschieden werden; somit ist ein Vergleich zwischen Verband und Unternehmer ungesetzlich.

Eine der Nachforderung entsprechende Regelung ist im § 17 des Gesetzes getroffen. Hiernach hat der Empfänger Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Ermäßigung des Beförderungsentgelts oder tarifwidrigen Vergünstigungen gleichkommen, zurückzugewähren oder in voller Höhe desjenigen Wertes zurückzuerstatten, die die Zuwendungen bei Empfang hatten, ohne sich darauf berufen zu können, daß er nicht mehr oder nicht in dieser Höhe bereichert sei. Auch dieser Rückgewähr- oder Erstattungsanspruch steht, wie der Anspruch auf Zahlung des Beförderungsentgelts und der Nachforderungsanspruch, dem Verbande ausschließlich zu, und zu seiner Geltendmachung ist er entsprechend den Vorschriften bezüglich des Beförderungsentgelts und der Nachforderungspflicht verpflichtet.

Die gesetzliche Regelung des Nachforderungsanspruchs erleichtert die Aufgabe, den Anspruch auf das Beförderungsentgelt zu bestimmen. Schrifttum und Praxis sind sich insoweit einig, als durch das schuldhafte, gesetzwidrige Verhalten des Unternehmers bei Tarifunterbietungen der Anspruch des Unternehmers auf den nachträglich beigetriebenen Unterschiedsbetrag verwirkt ist[180]). Der Nachforderungsanspruch des Verbandes liegt also in diesem Fall — der im übrigen einen weiteren Beweis für die Selbständigkeit der Ansprüche auf das Beförderungsentgelt von Verband und Unternehmer liefert — lediglich im öffentlichen Interessenbereich und gehört somit in die öffentlich-rechtliche Sphäre des Verbandes; er ist als öffentlich-rechtlicher Anspruch zu charakterisieren. Hieraus ergibt sich aber, daß auch die Rechtsnatur des Anspruchs auf das gesamte Beförderungsentgelt nicht anders aufgefaßt werden kann, denn als die eines *selbständigen öffentlich-rechtlichen* Anspruchs, erwachsen aus dem öffentlich-rechtlichen Aufgabenkreis des Verbandes.

---

[180]) Vgl. Landgericht Münster am 2. 2. 1938 — O. 70/37 —; Oberlandesgericht Hamm am 7. 11. 1938 — U. 173/38 —.

Dieser mit Hilfe sowohl der Macht- als auch der Interessentheorie ermittelte öffentlich-rechtliche Charakter des Beförderungsentgelts soll nunmehr an Hand der der Otto v. Gierkeschen Einteilung entsprechenden Definition Thomas überprüft werden, nach der öffentliches Recht das „Sozialrecht der politischen Verbände als Träger öffentlicher Gewalt" ist[181]). Die Tätigkeit einer Körperschaft des öffentlichen Rechts bei Erfüllung staatlicher Aufgaben ist dieser Definition und den ihr zugrunde liegenden Gedanken nach Sozialrecht eines politischen Verbandes; das gilt im besonderen auch bezüglich der Einforderung des Beförderungsentgelts; denn, wie gezeigt wurde, gehört der Anspruch auf das Beförderungsentgelt unabhängig vom privaten Anspruch des Unternehmers zu dem Rechtskreis, der die öffentlichen Beziehungen des Verbandes den öffentlichen Aufgaben gemäß ordnet. In der Schaffung des öffentlich-rechtlichen Verbandes und in der Übertragung öffentlicher Ordnungsaufgaben, der Anordnungsbefugnis und der Ordnungsstrafgewalt, die sich, wie gesagt, auch gerade auf die Beförderungsentgeltforderung des Verbandes erstrecken, kann aber nur eine *positive Anerkennung* der Rechtsordnung gesehen werden, und sonach ist der Verband auch hinsichtlich der Regelung des Beförderungsentgelts Träger öffentlicher Gewalt, und das Beförderungsentgelt ist damit richtig als öffentlich-rechtlicher Anspruch des Verbandes zu charakterisieren.

3.

Das Beförderungsentgelt hat der Verband zu berechnen, einzuziehen und an den Unternehmer auszuzahlen (§ 10 Ziff. 3). Dem Unternehmer stehen hier gegen den Verband privatrechtliche Ansprüche zu, die aus dem Abschluß des Beförderungsvertrages kraft Gesetzes erwachsen. Beim Abschluß des Vertrages entstehen die Ansprüche auf Berechnung und Einziehung, und nachdem der Verband das Beförderungsentgelt erlangt hat, auf Auszahlung. Der Unternehmer kann sich nur an den Verband halten, nicht auch an den Vertragsgegner, da das Gesetz den Verband als Überwachungsorgan zwischen die Vertragsparteien eingeschaltet hat. Das Beförderungsentgelt nimmt aber der Verband entsprechend seiner öffentlich-rechtlichen Überwachungsaufgabe nicht etwa als Gebühr für die Inanspruchnahme seiner Verwaltung, sondern *für* den Unternehmer in Empfang, so daß man sagen kann, zwischen Unternehmer und Verband besteht ein gesetzliches Treuhandverhältnis. Es ist daher das Beförderungsentgelt, das der Verband auf Grund seiner gesetzlichen Verpflichtung gefordert und erhalten hat, ein *gesetzliches Treugeld*, das wie der Anspruch

---

[181]) Thoma S. 3.

des Verbandes in die Sphäre des öffentlichen Rechts fällt und deshalb auch als öffentlich-rechtliches Treugeld bestimmt werden kann.

4.

An dem Ergebnis kann auch die Tatsache nichts ändern, daß die Höhe des Treugeldanspruchs — vermindert um die dem Verband zustehenden Abgaben für seine Mühewaltung, Beförderungssteuer und Versicherungsprämie — sich mit der dem Interessenbereich des Einzelunternehmers angehörenden und deshalb privatrechtlichen Forderung gegen den Verband deckt. Auch daß die beiden Ansprüche die gleiche Bezeichnung im Gesetz erhalten haben, steht dem Gesagten nicht entgegen; denn der Gesetzgeber ist bei der schnellen Neugestaltung des deutschen Rechtslebens gelegentlich ungenau in der Gesetzesfassung. Gerade bezüglich des GFG. gilt es, das zu betonen, und in diesem Zusammenhang sei nur als Beispiel auf die Unklarheiten im Vorspruch zum Gesetz, in der Rechtsnatur des Verbandes und in dessen Aufgaben verwiesen.

Gegen die vertretene Ansicht könnte schließlich die Tatsache sprechen, daß im Gesetz für die Beitreibung und den Rechtsweg keine Bestimmungen getroffen sind. Wenn die Vorschriften über die Beitreibung öffentlicher Abgaben nicht für anwendbar erklärt sind, hat das seine Berechtigung darin, daß es sich nicht um öffentliche Abgaben im üblichen Sinne wie z. B. um Steuern oder ihnen ähnliche Abgaben, sondern um ein öffentliches Treugeld auf Grund eines privatrechtlichen Vertragsabschlusses zwischen Unternehmer und Verfrachter handelt, das schließlich privaten Interessenten zufließt.

Beim Rechtsstreit um das Beförderungsentgelt, das der Verband fordert, ist zweckmäßig nur das ordentliche Gericht mit der Entscheidung zu befassen, als der für den Beförderungsvertrag fachkundige Gerichtshof. Das ist auch rechtens; denn der Beförderungsvertrag, mag auch der Anspruch des Verbandes als öffentlich-rechtlicher Anspruch einer Körperschaft des öffentlichen Rechts charakterisiert sein, ist ein Privatrechtsvertrag, und das Rechtsverhältnis basiert auch nach seiner geschichtlichen Entwicklung im Privatrecht[182]). Es handelt sich sonach um eine bürgerliche Rechtsstreitigkeit im Sinne des § 13 Gerichtsverfassungsgesetz. Entscheidend für die maßgebende Natur des Rechtsverhältnisses nach § 13 ist ferner die Frage, ob die Parteien sich als Einzelpersonen gleichberechtigt gegenüberstehen, oder ob ein Beteiligter dem

[182]) So die ständige Rechtsprechung des Reichsgerichts. Vgl. hierzu mit Nachweisen Herrmann, Ztschr. f. ö. R., Bd. 8, 326/3; Kern S. 482.

anderen im Wege des Verbots oder Gebots gegenübertritt[183]). Zwischen Verband und Absender besteht aber kein Subordinationsverhältnis, das dem Verband die Möglichkeit gäbe, dem Absender im Wege des Gebots bzw. des Verbots gegenüberzutreten. Wenn der Verband nun auch die Überwachung der Absender beim Beförderungsvertrage mit zu bewerkstelligen hat, so hat er doch keinerlei Möglichkeit, selbst gegen den Absender im Wege des Gebots oder Verbots direkt vorzugehen, z. B. durch Ordnungsstrafen. Praktisch allerdings kann er dem Absender gegenüber Maßnahmen treffen und sich dadurch Geltung verschaffen, z. B. über den Umweg der Laderaumsperre oder einer Strafanzeige gegen den pflichtwidrigen Absender. Im übrigen ist der Verband als Vertragspartei gar nicht beteiligt, sondern steht neben den Kontrahenten mit der Verpflichtung, das beim Abschluß des Privatrechtsvertrages kraft Gesetzes entstandene Beförderungsentgelt einzufordern. — Die Rechtsbeziehungen zwischen Verband und Unternehmer hinsichtlich des Beförderungsentgelts werden durch § 10 Ziff. 3 des Gesetzes bestimmt. Hiernach hat der Unternehmer einen Anspruch gegen den Verband, der aus dem Privatrechtsvertrag kraft Gesetzes erwächst und dem Privatrecht angehört. Zuständig ist hier das ordentliche Gericht[184]).

5.

Das Beförderungsentgelt des Verbandes ist also als öffentlich-rechtliches Treugeld zu bezeichnen. Die Entstehung des Anspruchs unmittelbar für den Verband im Augenblick des Vertragsschlusses zwischen frachtbriefmäßigem Absender und Unternehmer kann nun nicht derart ausgelegt werden, als ob der öffentlich-rechtliche Anspruch aus dem bürgerlich-rechtlichen Vertragsverhältnis entspringend anzusehen sei. Vielmehr ist das GFG. herrschend als die öffentlich-rechtliche Gesetzesbestimmung, das seinerseits die Bindung an das Vorliegen des bürgerlich-rechtlichen Beförderungsvertrages als Voraussetzung vorsieht[185]). Man sagt deshalb richtig: Durch das Entstehen des bürgerlich-rechtlichen Vertrages tritt das öffentliche Rechtsverhältnis in Kraft. Es entstehen also im Augenblick des Vertragsschlusses der öffentlich-rechtliche Anspruch des Verbandes und der privatrechtliche Anspruch des Unternehmers gegen den Verband auf Berechnung und Einziehung des Beförderungsentgelts (§ 10 I Ziff. 3), während daneben selbstredend der Anspruch des Verfrachters gegen den Unternehmer aus dem zwischen ihnen abgeschlossenen Beförderungsvertrag besteht.

---

[183]) RG. 103/56 mit Nachweisen; JW. 32, 795, 16; Sydow-Busch § 13 GVG. Anm. 2.

[184]) Die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Sitz der öffentlich-rechtlichen Körperschaft.

[185]) Vgl. Herrmann 341.

Der privatrechtliche Anspruch des Unternehmers gegen den Verband auf Auszahlung ist im Gegensatz zu den Ansprüchen auf Berechnung und Einziehung des Beförderungsentgelts abhängig davon, ob und inwieweit der Verband das Beförderungsentgelt tatsächlich erlangt hat[186]). Das folgt einmal aus dem Wortlaut des Gesetzes, nach dem „Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts" Aufgabe des Verbandes ist, und der doch nur so ausgelegt werden kann, daß zunächst berechnet, dann das Berechnete eingezogen, und dann das Eingezogene ausgezahlt werden soll. Diese Ansicht entspricht auch der öffentlichen Aufgabe des Verbandes; denn er hat die Ordnung des Verkehrs zu bewerkstelligen und deshalb auch das Beförderungsentgelt als öffentlich-rechtliches Treugeld durch seine Organisation zu erfassen, nicht aber für sich selbst, auch nicht im eigenen Interesse und nicht, um das Risiko zahlungsunfähiger Verfrachter im Interesse der Unternehmer zu tragen. Der Unternehmer, der ja selbständig, ohne daß der Verband tätig wird, den Beförderungsvertrag abschließt, mag sich seine Vertragsgegner gut ansehen, durch das Gesetz wird er darum nicht besser und nicht schlechter gestellt. Im übrigen hat der Verband in dieser Frage für die Fahrtenbuchfahrer[187]) eine günstige Regelung getroffen, indem er das Frachtmarkenverfahren und damit die Vorauszahlung der Transporte eingeführt hat[188]). Es ist Sache des Verbandes, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um seiner gesetzlichen Pflicht nach § 15 nachzukommen. Bei Verletzung seiner Rechte und Pflichten macht er sich nach allgemeinen Regeln schadensersatzpflichtig[189]).

---

[186]) A. A. ohne Begr. Gülde 311: „Der RKB. hat das Risiko der Beitreibung".

[187]) Diese laden nur beim Spediteur durch Vermittlung der Laderaumverteilungsstellen bei Verbot der Beladung durch Urverlader.

[188]) Die Handhabung des Frachtmarkenverfahrens ist folgende: Vor Beginn des Transportes klebt der Spediteur auf eine „Frachtmarkenkarte" Frachtmarken im Werte des Beförderungsentgelts. Die Frachtmarken sind bei sechs Großbanken zu kaufen. Die geklebten Frachtmarkenkarten werden von der Abgangs-Laderaumverteilungsstelle nachgeprüft und entwertet, dann erst beginnt der Transport. Nach Beendigung des Transports meldet sich der Unternehmer bei der Empfangsladeraumverteilungsstelle. Diese prüft die Ablieferungsquittung und gibt dem Unternehmer einen Barscheck auf die entsprechende Großbank in Höhe des ihm zustehenden Beförderungsentgelts. Es sei noch erwähnt, daß Abrechnung, Frachtkarte und Frachtbrief einer endgültigen Nachprüfung in der Zentrale des Verbandes unterzogen werden.

[189]) So besteht keine Verpflichtung des Verbandes, die Zahlungsfähigkeit der Spediteure zu überwachen; hat aber der Verband von der Zahlungsunfähigkeit des einzelnen Spediteurs glaubhaft Kenntnis erlangt und unternimmt er daraufhin nichts, so wird darin eine schuldhafte Verletzung seiner Pflichten zu finden sein.

Ist die Regelung, die der Verband hinsichtlich der Fahrtenbuchfahrer getroffen hat, als zweckmäßig zu bezeichnen, so scheint doch die Regelung bei den Verkehrsbuchfahrern[190]) nicht unbedenklich. Der Verband hat den Verkehrsbuchfahrern durch Anordnung das Recht eingeräumt, die Berechnung und Einziehung des Beförderungsentgelts selbständig vorzunehmen. Allerdings fordert er, daß diese Verkehrsbuchfahrer den RKB.-Frachtbrief bei der Selbstladerstelle für Verkehrsbuchfahrer zusammen mit der Abrechnung zur Nachprüfung vorlegen. Hierbei ist die tatsächliche Kontrolle der am Beförderungsvertrag Beteiligten im höchsten Grade zweifelhaft, weil es nicht feststeht, 1. ob der Unternehmer alle Transporte meldet und 2. ob der Unternehmer das Beförderungsentgelt tatsächlich erhalten hat. Der Verband wird demnach der Ordnungsaufgabe nicht annähernd in dem Maße gerecht wie bei den Fahrtenbuchfahrern. Außerdem erhebt sich die Frage, ob der Verband den Unternehmern überhaupt gestatten darf, selbständig das Beförderungsentgelt zu berechnen und einzuziehen, weil § 15 gerade dies verbietet. Die nachträgliche Kontrolle und die Möglichkeit, nachträglich einen Unterschiedsbetrag einzufordern, scheint mir nicht ausreichend, die rechtlichen Bedenken gegen diese Regelung auszuräumen. Es ist deshalb erforderlich, eine Neuregelung, etwa nach Art des Frachtmarkenverfahrens, zu treffen, um einen Weg zu zeigen; denn es ist nicht einzusehen, warum im Falle des Verkehrsbuchfahrers nicht vor Beginn des Transportes auf besonderer Markenkarte die entsprechende Anzahl Marken geklebt und vom Urverlader entwertet werden sollen.

Wenn das Beförderungsentgelt des Verbandes als öffentlich-rechtliches Treugeld anzusehen ist, erhebt sich die Frage, ob gegen die Forderung des Verbandes auf Zahlung des Beförderungsentgelts mit privatrechtlichen Forderungen gegen den Verband[191]) aufgerechnet werden kann[192]). Die Beantwortuug ist zunächst davon abhängig, ob eine Aufrechnung mit oder gegen Forderungen im öffentlichen Recht überhaupt zulässig ist[193]).

---

190) Diese laden nur beim Urverlader, ohne Laderaumverteilungsstelle, bei Verbot der Ladung durch Spediteure.

191) Z. B. Spediteur mit Forderung aus Mietvertrag gegen Forderung des Verbandes auf Zahlung des Beförderungsentgelts.

192) Eine Aufrechnung mit Forderungen gegen den Unternehmer, z. B. aus dem Beförderungsvertrag gegen die Forderung des Verbandes auf Zahlung des Beförderungsentgelts ist nicht möglich, weil § 387 BGB. Forderungen voraussetzt, die zwei Personen einandern schulden, hier aber die Forderung dem Verbande und nicht dem Unternehmer zusteht.

193) Das Landgericht Berlin hat die Aufrechnungsmöglichkeit bejaht, allerdings ohne die Rechtsnatur des Beförderungsentgelts näher zu untersuchen. Ebenso Landgericht Münster am 2. 2. 1938 — 5 O. 70/38.

Die Aufrechnung ist ein Institut des BGB. und gehört dem Privatrecht an. Nach § 387 BGB. kann, wenn zwei Personen einander Leistungen schulden, die fällig und ihrem Gegenstand nach gleichartig, d. h. juristisch gleich stark, sind, jeder Teil seine Forderung gegen die des anderen aufrechnen. Ein Teil des Schrifttums[194]) vertritt die Ansicht, es sei unzulässig, durch Heranziehung von zivilrechtlichen Bestimmungen die Lehre von den öffentlich-rechtlichen Rechtsinstituten zu ergänzen; denn es gäbe keine dem öffentlichen und privaten Recht gemeinsamen Rechtsinstitute[195]). Eine andere Lehrmeinung ist der Ansicht, daß die allseitig bekannten und häufig benutzten Rechtsinstitute, wie z. B. Vertrag, Aufrechnung, Geschäftsführung, Erlaß u. a. m., Bestandteile des gesamten Rechtslebens und somit dem Rechtsleben immanent seien[196]). Diese Ansicht erscheint deshalb besonders beachtenswert, weil hier der Dualismus zwischen öffentlichem und privatem Recht, Rechte, die sich gegenseitig „durchdringen und ergänzen", nicht betont wird; sie entspricht folglich den Bestrebungen der Vereinheitlichung der beiden Rechtssphären.

Die dritte Meinung, die als die herrschende anzusehen und der im Rahmen dieser Arbeit zu folgen ist, geht davon aus, daß sich jede Rechtssphäre ihre eigenen zweckentsprechenden Begriffe schaffe und daß deshalb von allen Rechtsgebieten gemeinsamen Rechtsinstitutionen nicht gesprochen werden könne; sie fordert die Schaffung eines Allgemeinen Teils im öffentlichen Recht und läßt die Anwendung bürgerlich-rechtlicher Rechtsinstitute heute nur im Wege der Analogie zu[197]).

Analogie ist ein Hilfsmittel; Hilfsmittel sollten aber nur angewandt werden, wenn man der Hilfe tatsächlich bedarf. Dabei ist immer zu prüfen, ob im allgemeinen Interesse die Anwendung der Analogie zweckmäßig ist. Die Schwierigkeit, die sich bei der Prüfung nach dem Maßstab des allgemeinen Interesses für den Richter ergibt, wird nicht übersehen. Sie ist jedoch nicht so groß, daß sie leicht zur Rechtsunsicherheit[198]) führen müßte; denn das geltende Recht kennt schon seit Jahren Begriffe wie „Treu und Glauben", „gute Sitten", „Verkehrssitte", „gesundes Volksempfinden" u. a. m. Der Richter hat gerade hier die beste Möglichkeit, das Urteil den Verhältnissen anzupassen und durch lebensnahe Entscheidung die Rechtssicherheit zu stärken.

---

[194]) Vgl. Behr a. a. O.; Hartmann a. a. O.; Hipp a. a. O.; Meier - Branecke a. a. O.

[195]) Otto Mayer I 117/8.

[196]) Fleiner 57/9.

[197]) Soergel § 387 Anm. 7; W. Jellinek VR. 153; H. Meier-Branecke 143/5; Friedrichs Arch. B. R. Bd. 42 S. 28; RG. 86/266; 93/56.

[198]) so Hipp S. 40.

Es gibt also die Möglichkeit, das Rechtsinstitut der Aufrechnung im öffentlichen Recht analog anzuwenden. Voraussetzungen sind wie im BGB., neben der Rechtsbeständigkeit und Fälligkeit der Forderung Gegenseitigkeit und Gleichartigkeit, Voraussetzungen, die kumulativ vorliegen müssen. Bezüglich der Gegenseitigkeit ist für die Aufrechnung gegen den Anspruch des Verbandes auf Zahlung des Beförderungsentgelts zu sagen, daß alle etwaigen Ansprüche der am Beförderungsvertrag Beteiligten gegen den Unternehmer als nicht anwendungsfähig ausscheiden müssen, da der öffentlich-rechtliche Anspruch des Verbandes mit dem privaten Anspruch des Unternehmers nichts zu tun hat, Gegenseitigkeit also nicht vorliegt. Wie steht es mit der Aufrechnungsmöglichkeit mit Forderungen gegen den Verband gegen die Forderungen des Verbandes auf Zahlung des Beförderungsentgelts? Hier liegt Gegenseitigkeit vor. Sind die Forderungen gleichartig?

Zweifellos können öffentliche Forderungen einander gleichartig gegenüberstehen; es fragt sich nur, ob eine öffentliche Forderung einer privatrechtlichen und umgekehrt eine privatrechtliche einer öffentlichen Forderung gleichartig entgegenstehen kann; letzterer Fall steht aber hier in Frage.

Die Lehrmeinungen des bürgerlich-rechtlichen Schrifttums nehmen eine Aufrechnungsmöglichkeit mit der Berufung darauf an, daß ja auch auf dem Gebiet des bürgerlichen Rechts der Rechtsgrund der Hauptforderung — z. B. dinglich — verschieden sein könne von dem der Gegenforderung — schuldrechtlich[199]). Die Ansichten des öffentlich-rechtlichen Schrifttums folgen dem aber nur zum Teil[200]); die zustimmenden berufen sich auch hier neben dem angeführten Grunde auf Zweckmäßigkeitserwägungen. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts hat sich diese Ansicht gleichfalls zu eigen gemacht in den Fällen, in denen gegen privatrechtliche Forderungen eine öffentliche Forderung zur Aufrechnung gebracht wurde[201]). Das preußische Oberverwaltungsgericht hat dagegen in einer Entscheidung vom 5. 4. 1900[202]) die Aufrechnung eines einer Privatperson zustehenden bürgerlich-rechtlichen Anspruchs gegen öffentlich-rechtliche Forderungen ausgeschlossen und auch später an dieser Entscheidung grundsätzlich festgehalten. Besondere Bedeutung hat hier die Entscheidung vom 18. 11. 1919[203]), in der zum Ausdruck gebracht wird, daß gegen eine auf öffentlichem Recht be-

---

[199]) Soergel § 378 Anm. 8 und Staudinger § 387 Anm. I 2 a mit Nachweisen.

[200]) Behr a. a. O.; Friedrichs Arch. V. R. Bd. 42 S. 67; DJZ. 16/772 ff.; W. Jellinek VR. 153.

[201]) Zuerst RG. 77/411; später vgl. RG. 80/372; 82/332; 93/56.

[202]) OVG. 37/43.

[203]) OVG. 75/185.

ruhende Forderung nicht mit einer dem Privatrecht entstammenden Forderung aufgerechnet werden könne[204]) [205]).

Dieser Ansicht ist zu folgen, und zwar aus dem Grunde, weil die Forderungen, die öffentlich-rechtlich, und die Forderungen, die privatrechtlich sind, nicht gleichwertig und deshalb, wie Hipp sagt, auch nicht „gleichartig" sind. Das öffentliche Recht hat, solange wir einen Dualismus mit dem bürgerlichen Recht kennen, eine besondere Stellung im Rechtsleben, die es vom Privatrecht trennt. Dem Primat des Staates im Leben der Nation dem einzelnen gegenüber (allerdings in dem Sinne, daß der Staat nur bevorrechtigt, nicht etwa alleinberechtigt ist) entspricht das Verhältnis des öffentlichen Rechts zum Privatrecht[206]). Öffentliches Recht ist also nicht dem Privatrecht gleichwertig, ist nicht juristisch gleich stark; die Machttheorie, die auf Über- und Unterordnung abstellt und hierin das wesentliche Kriterium zwischen öffentlichem und privatem Recht sieht, veranschaulicht gut das Verhältnis.

Wenn gegen diese Ansicht vorgebracht wird[207]), es sei nicht einzusehen, daß die höherwertige Forderung nicht die geringwertige kompensieren könne, so wird damit einmal zugegeben, daß die geringwertige Forderung niemals die höherwertige Forderung kompensieren könne; hierum geht es aber gerade bei der Aufrechnung des Beförderungsentgelts. Zum anderen wird übersehen, daß die Forderungen ja nach Hipp infolge ihres unterschiedlichen Wertes nicht gleichartig sind, also nach § 387 BGB. gar nicht gegeneinander aufgerechnet werden können[208]). Wir kommen also zu dem Ergebnis, daß mit privatrechtlichen Forderungen gegen die öffentlich-rechtliche Forderung des Verbandes auf Zahlung des Beförderungsentgelts nicht aufgerechnet werden kann.

Da der Anspruch auf Zahlung des Beförderungsentgelts ausschließlich dem Verbande zusteht, ist eine Pfändung und Überweisung des Anspruchs auch zugunsten der Gläubiger des Verbandes nicht zulässig. Das entspricht der ermittelten Rechtsnatur des öffent-

---

[204]) Vgl. § 124 Reichsabgabenordnung vom 22. 5. 1931, die „Steuerpflichtigen sind berechtigt, gegen Steueransprüche mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Gegenansprüchen aufzurechnen". § 124 RAO. ist ein Ausnahmeanspruch, getroffen aus Billigkeitsgründen, man kann also hieraus auf die Richtigkeit der vom OVG. grundsätzlich eingenommenen Haltung schließen.

[205]) Vgl. hierzu weiter die bei Hipp S. 35 aufgeführten Entscheidungen anderer Oberverwaltungsgerichte.

[206]) Vgl. Hartmann 398; Hipp 36/41; Herrmann 341/344.

[207]) Behr DJZ. 17, 774.

[208]) Hipp 39/41.

lich-rechtlichen[209]) Treugeldes in der Hand des Verbandes, denn letzten Endes steht dem Unternehmer das Entgelt für die Beförderung zu und soll nicht dem Verbande wirtschaftlich zum Vorteil gereichen, sondern lediglich aus Gründen der öffentlichen Ordnung im Verkehrsgewerbe wird das Beförderungsentgelt als Treugeld durch die Organisation des Verbandes gleichsam hindurchgeschleust. § 15 des Gesetzes enthält somit ein Verbot der Anwendbarkeit des § 829 ZPO. und schließt eine Pfändung des Anspruchs auf Zahlung des Beförderungsentgelts aus.

b) 2.

Eine weitere Aufgabe des Verbandes ist die Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen, deren Benutzung allen Mitgliedern des Verbandes gestattet sein muß (§ 10 Ziff. 2). Die Laderaumverteilungsstellen haben, wie schon gesagt, als Clearingstellen zwischen Laderaum-Angebot und -Nachfrage aufzutreten, sie sind Wagenbüros. Die Vermittlung von Laderäumen durch die Laderaumverteilungsstellen ist allerdings eine wirtschaftliche Tätigkeit des Verbandes, doch betreibt er diese Tätigkeit nicht als Spediteur berufsmäßig und auf Erwerb gerichtet, sondern in Ausführung seiner öffentlich-rechtlichen Aufgabe zur Regelung des Laderaumbedarfes und zur Tarifkontrolle. Der Verband betreibt also nicht neben seinen öffentlich-rechtlichen Aufgaben wirtschaftliche Angelegenheiten, sondern es liegt gerade in der wirtschaftlichen Tätigkeit des Betriebes der Laderaumverteilungsstellen eine der öffentlich-rechtlichen Aufgaben des Verbandes, — genau wie das der Fall ist bei der Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts sowie den damit zusammenhängenden Frachtmarken-Abrechnungs- bzw. Stundungsverfahren, der Bevorschussung von Unternehmern und allen sonstigen vom Verbande zur Ausführung seiner gesetzlichen Pflicht der Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgeltes vorgenommenen Maßnahmen. Auch hier steht diese wirtschaftliche Tätigkeit nicht neben der öffentlich-rechtlichen, sondern ihre Erfüllung ist eine öffentlich-rechtliche Pflicht und entspricht dem wirtschaftspolitischen Ziel, das der Gesetzgeber bei der Schaffung des Verbandes verfolgt hat[210]).

Die Laderaumverteilungsstelle ist folglich kein gewerblicher Betrieb, denn dazu gehört, daß die Tätigkeit auf Erwerb gerichtet ist und berufsmäßig ausgeübt wird. Im Gegensatz hierzu wird die Tätigkeit der Laderaumverteilungsstellen im öffentlichen Interesse in Erfüllung

[209]) Nach herrschender Lehre unterliegen öffentliche Forderungen der Pfändung im zivilrechtlichen Zwangsvollstreckungsverfahren; vgl. DVBl. 36 S. 50/51.

[210]) Vgl. die amtl. Begründung.

öffentlicher Aufgaben betrieben[211]). Hinzu kommt außerdem, daß die erforderliche Selbständigkeit bei der wirtschaftlichen Betätigung fehlt. Man könnte wohl bei den Laderaumverteilungsstellen eine Selbständigkeit annehmen; jedoch liegt diese nur hinsichtlich ihrer technischen Organisation, nicht jedoch hinsichtlich der Etatsgestaltung vor. Beides sind aber Voraussetzungen, die für einen Betrieb gewerblicher Art notwendig sind[212]). Zusammenfassend ist zu sagen, daß die Laderaumverteilungsstellen unselbständige Gliederungen des Verbandes sind, und daß man von ihnen als „Gewerbebetrieben" nicht sprechen kann[213]).

Eine Abänderung des gefundenen Ergebnisses ist auch nach Erlaß der Anordnung des Verkehrsministers vom 2. 2. 1938[214]) nicht notwendig. Durch die Anordnung wird dem Verbande unter Bezugnahme auf § 10 II des Gesetzes die öffentliche Aufgabe übertragen, durch die Laderaumverteilungsstellen für die Beschäftigung der Unternehmer zu sorgen, die ihre Frachten bisher über die Laderaumverteilungsstellen des Verbandes im Wege der Beschäftigung durch den Spediteur erhalten haben. Auch hier betreibt der Verband keine wirtschaftliche Tätigkeit im eigenen Interesse, sondern er sorgt für Beschäftigung der Unternehmer auf Grund der öffentlich-rechtlichen Verpflichtung, um „die bei einem großen Teil des GFernV.-Gewerbes bestehende Notlage zu beheben" und „um die Entwicklung dieses wichtigen Verkehrszweiges zu fördern", also im allgemeinen Interesse. Allerdings besteht nach der Anordnung die Möglichkeit, daß der Verband ähnlich wie die RBahn Unternehmer von GFernV. in ein festes Beschäftigungsverhältnis übernehmen kann, also selbst als Unternehmer auftreten kann. Diese Tätigkeit des Verbandes stände aber nach meiner Ansicht im Widerspruch zum Gesetz und zu den öffentlichen Aufgaben des Verbandes; es würde hiernach eine Entwicklung eingeleitet werden, die das *freie* Unternehmertum, zu dessen Schutz das Gesetz geschaffen ist, langsam aber sicher ausschalten wird. Die Anordnung des Verkehrsministers vom 2. 2. 1938, die auf Grund des § 35 des Gesetzes erlassen ist, kann insofern nicht als eine Vorschrift „ergänzenden Inhalts, die zur Verwirklichung der *Grundzüge* des Gesetzes erforderlich ist", angesehen werden. Der Verband darf eine eigene wirtschaftliche Tätigkeit nicht ausüben, anderenfalls er sich in Widerspruch zum Gesetz befände; denn seine Aufgabe ist neben der Ordnung des Gewerbes die Entwicklung

---

211) Vgl. Landmann I S. 47/8 u. 54/5 mit Nachweisen.

212) Vgl. die Rechtsprechung des Reichsfinanzhofes RFH. 34/80. So auch Metz DVBl. 36 287/9; DVBl. 36 241; OVG. 93/145.

213) Diese Fragen spielen z. B. für Gewerbe- und Körperschaftssteuer eine Rolle.

214) Siehe Anlage 2.

und Förderung eines freien Unternehmertums. Der Verband ist für die Unternehmer geschaffen, nicht, um mit den Unternehmern in Wettbewerb zu treten und den gerechten Leistungswettbewerb der Unternehmer untereinander auszuschließen.

b) 3.

Ferner obliegt dem Verbande als öffentlich-rechtliche Aufgabe die Versicherung der von seinen Mitgliedern beförderten Güter gegen Schaden, entsprechend dem Umfang ihrer Haftung nach den Beförderungsbedingungen (§ 10 I Ziff. 4). Es handelt sich hier um eine Güterhaftpflichtversicherung, die auf die gesetzliche und vertragliche Haftung des Frachtführers für das zur Beförderung übergebene Gut abgestellt ist; denn nach den Beförderungsbedingungen (§§ 29 ff. Kraftverkehrsordnung) unterliegen die Unternehmer einer bestimmten Haftpflicht, die durch Parteiabrede weder ausgeschlossen noch beschränkt werden kann (§ 13 GFG.). Die Versicherungspflicht des Verbandes erstreckt sich also dem Wortlaut des § 10 entsprechend nicht etwa auf eine reine Transportversicherung des Ladungseigentümers. Ob der Verband berechtigt ist, eine derartige Transportversicherung für Rechnung des Ladungseigentümers abzuschließen, ist streitig. Wenn auch die Tendenz des Gesetzes, die Güterbeförderung in jeder Hinsicht zu sichern, dafür spricht, wird man die Entscheidung der Frage davon abhängig machen, ob die Wettbewerbsverhältnisse es gerechterweise geboten erscheinen lassen[215]) [216]).

Neben der Versicherungspflicht des Verbandes hinsichtlich der Güter besteht die Pflicht des Unternehmers, sich gegen alle Schäden zu versichern, die aus dem Betrieb des GFernV. mittels Kraftfahrzeugen entstehen können. Es handelt sich hier um die Haftung gegenüber Dritten, die bestehen kann auf Grund der Gefährdungshaft des Automobilgesetzes a.a.O. §§ 7 ff. oder auf Grund der Verschuldenshaft des BGB. §§ 823 ff., §§ 276 ff.

Die strenge Versicherungspflicht ist eine Maßnahme, die kraftwagen-werbend das Vertrauen des Verladers gewinnen soll durch Angleichung der Versicherungsverhältnisse an die schon bestehenden Versicherungssysteme bei Eisenbahn, Spedition und Schiffahrt. Die Durchführung des Versicherungszwangs ist insofern gesichert, als einmal der Verband die Versicherung abschließt, zum anderen Mal die Genehmigungsbehörde nach § 34 DVO. über die Dauer der Versiche-

[215]) So Hein 77/8; zustimmend Gülde 277.

[216]) Der Verband hat eine Generalpolice mit einer Gruppe von Transportversicherungen abgeschlossen, er ist der Auffassung, die Klärung der Schuldfrage dürfe die Sicherstellung der Ansprüche der Geschädigten nicht beeinflussen.

rung im Sinne des § 19 des Gesetzes fortlaufend unterrichtet ist, und außerdem der Nachweis der Versicherung der Genehmigungsbehörde jederzeit zu erbringen ist. Die Nichtversicherung oder Beendigung der Versicherung hat polizeilichen Zwang gemäß § 25 — z. B. Einstellung des Betriebes — oder gar Zurücknahme der Genehmigung gemäß § 26 II zur Folge und zieht Bestrafung auf Grund § 37 I Ziff. 1 nach sich; denn hier handelt es sich um einen gröblichen Verstoß gegen das Gesetz, dessen Beurteilung nicht mehr im Ermessen der Genehmigungsbehörde steht. Die Nichtbeobachtung der nach § 14 bestehenden Aufsichtspflichten seitens der Behörde gibt die Möglichkeit, gegen den Staat Regreßansprüche zu stellen[217]). Bei diesen strengen Gesetzesvorschriften scheint die Absicht des Gesetzgebers, die am Beförderungsvertrag Beteiligten zu sichern, leicht erreichbar.

b) 4.

Nach dem GFG. war der Verband bei der Erteilung der Genehmigung nicht hinzuzuziehen; die Entscheidung war den Genehmigungsbehörden allein überlassen. § 16 DVO. sieht aber eine Mitwirkung von Polizei, Deutscher Arbeitsfront und Verband hinsichtlich der Prüfung der persönlichen Zuverlässigkeit des Antragstellers vor, und § 18 DVO. bestimmt, daß vor der Entscheidung über den Antrag die Deutsche Reichsbahn, der Verband und die zuständige Industrie- und Handelskammer zu hören sind, um das Vorliegen eines wirtschaftlichen Bedürfnisses genauer prüfen zu können. Diese Mitwirkung aller am GFernV. Interessierten beim Genehmigungsverfahren erscheint im Hinblick auf eine für die Gemeinschaft nützliche Verkehrsteilung äußerst günstig; allerdings muß darauf hingewiesen werden, daß eine derartige Möglichkeit des Zusammenwirkens aller Beteiligten, die mit Rücksicht auf einen gerechten Leistungswettbewerb grundsätzlich wünschenswert wäre, im geltenden Eisenbahnrecht nicht besteht.

Die Überwachung der gesetzlichen Pflichten aller am Beförderungsvertrag Beteiligten ist weiterhin Aufgabe des Verbandes. Da nun der Genehmigungsbehörde gleichfalls Aufsichtsrechte über die Unternehmer von GFernV. zustehen, ist es zweckmäßig, die Regelung der Aufsicht über das GFernV.-Gewerbe als gesonderten Abschnitt der Arbeit zu behandeln, zumal die Erörterung der Aufsichtsrechte von den Fragen der Genehmigung und der Gewerbefreiheit im GFernV.-Gewerbe nicht zu trennen ist. Es mag deshalb in diesem Zusammenhang genügen, festzustellen, daß der Verband ein weitgehendes Aufsichtsrecht über alle am Beförderungsvertrag Beteiligten hat.

---

[217]) Vgl. RG. vom 16. 2. 1934 — III 239/33.

Die Mitwirkung des Verbandes bei der Festsetzung der Tarife im Einvernehmen mit der RBahn (§ 13) ist mit die wichtigste Aufgabe. Es handelt sich hierbei um eine grundlegende Gesetzesvorschrift, die im gesonderten Abschnitt gewürdigt werden soll.

Als weitere Aufgaben des Verbandes seien der Vollständigkeit halber angeführt: Der Verband kann der Verpflichtung seiner Mitglieder, Bücher zu führen und die Beförderungspapiere aufzubewahren, selbst entsprechen (§ 21 Abs. II). Der Verband kann im Bedarfsfall Vereinbarungen mit der Deutschen Reichsbahn über die Beschäftigung der Unternehmer von GFernV. im RBahn-GFern- und Nahverkehr treffen (§ 29 Abs. I). Der Verband hat als Fachgruppe „Güterfernverkehr" die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Behörden, Wirtschaft und RBahn.

Der Verband ist m. E. auch verpflichtet, für den gewerblichen GFernV. zu werben, diese Aufgabe ist daraus zu folgern, daß der Gesetzgeber den gewerblichen GFernV. fördern will und den Verband auch zu diesem Zwecke geschaffen hat. Der Verband, der ja sogar den Laderaum verteilt, muß daher alles tun, was der Förderung dienlich sein kann, um das wirtschaftspolitische Ziel des Gesetzes zu erreichen und die Notlage des Gewerbes zu beheben[218]), er hat also eine rege Werbetätigkeit für den gewerblichen GFernV. zu entfalten, mindestens in einem der RBahn-Propaganda entsprechenden Umfang.

8. Genehmigung, Aufsicht, Rechtsmittel und Strafbestimmungen im Güterfernverkehrsrecht.

a)

Der Grundsatz der Gewerbefreiheit entspricht individualistischer Wirtschaftsauffassung. Die Gewerbeordnung von 1869 und mit ihr das gesamte gewerbliche Wirtschaftsrecht basierte auf diesem Grundgedanken. Hiernach darf jedermann jedes Gewerbe beginnen und betreiben, soweit nicht in der Gewerbeordnung selbst oder in anderen Reichsgesetzen Ausnahmen oder Beschränkungen zugelassen oder vorgeschrieben sind. Die Gewerbefreiheit erstreckt sich aber nur auf die Zulassung zum Gewerbebetrieb und läßt die polizeilichen Vorschriften, durch welche den Gewerbetreibenden Pflichten hinsichtlich der Ausübung auferlegt werden, unberührt[219]). An dem Grundsatz der Gewerbefreiheit wurde bis 1933 ausdrücklich festgehalten, wenn auch im Laufe der Zeit durch Novellen und Reichsgesetze der Kreis der erlaubnispflichtigen Gewerbe steigend vergrößert wurde.

---

[218]) Vgl. aus jüngster Zeit die Anordnung v. 2. 2. 1938 Anl. 2.
[219]) Landmann I, S. 67.

Nach 1933 ist die Gewerbeordnung und damit der Rechtssatz der Gewerbefreiheit weiterhin gültig geblieben. Die Neuordnung der Wirtschaft vollzieht sich aber außerhalb der Gewerbeordnung, und man kann von einer fortschreitenden Ablösung und Ersetzung der Gewerbeordnung sprechen. Für den gewerblichen Kraftverkehr schufen allerdings schon die Kraftfahrliniengesetzgebung[220]) und die Notverordnung eine Sonderregelung. Die Neuregelung des Verkehrsgewerbes seit 1933 durch das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung, das Personenbeförderungsgesetz und das Güterfernverkehrsgesetz widerspricht aber den Grundzügen der Gewerbeordnung in erheblichem Umfang; diese Gesetze stehen außerhalb der Gewerbeordnung. Denn im nationalsozialistischen Staat ergibt sich aus der Überordnung der Gesamtnation über den einzelnen Volksgenossen und der gleichzeitigen Bindung des einzelnen an die Gesamtnation, daß eine Führung des Staats, der selbst nur Mittel zum Zweck ist, als der berufenen Organisation folgerichtig ist, nicht, um die der Allgemeinheit drohenden Gefahren abzuwenden, sondern um „die Ausrichtung der Wirtschaft in ihrer Gesamtheit auf die unmittelbaren Lebensnotwendigkeiten von Staat und Volk" zu gewährleisten[221]). Das entspricht den Anschauungen über das Verhältnis des Volksgenossen zur Gesamtnation und der eingangs geforderten Beteiligung des Volksgenossen an dem Leben der Nation. Deshalb[222]) erstrebt ja gerade die heutige Gesetzgebung eine Neuordnung des gesamten Wirtschaftsrechts auf Grundlage einer körperschaftlichen und ständischen Selbstverwaltung in Verbindung mit einem nunmehr ausgedehnten Aufsichts- und Erlaubnissystem, das der staatlichen Führungsaufgabe jederzeit genügen kann.

Wir haben in einem besonderen Abschnitt dieser Arbeit gerade die Erhaltung und Stärkung eines freien selbständigen Unternehmertums als Forderung des Nationalsozialismus und als Notwendigkeit herausgestellt. Die staatliche Führung, die der Erhaltung und Stärkung der allein übergeordneten Interessen der Gesamtnation zu entsprechen hat, begrenzt aber die Freiheit der Einzelpersönlichkeit, einmal aus wirtschaftspolitischer Rücksicht und zum andern Mal aus polizeilichen Gründen der Gefahrenabwehr. Somit kennt die heutige Rechtsordnung eine Gewerbefreiheit allerdings nur in dieser veränderten

---

[220]) Daneben galten lediglich, soweit der gewerbliche Kraftverkehr — Gelegenheitsverkehr — von diesen Vorschriften nicht erfaßt wurde, die §§ 37, 76 Gewerbeordnung.

[221]) Michel, ZdAfDR. 35, 736.

[222]) Landmann sieht unrichtig nur in dem „Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse" die Ursache für eine Planwirtschaft unter staatlicher Leitung. (Landmann I, S. 63.)

Form und im Rahmen dieser Grenze, die je nach der für die Gesamtnation mehr oder weniger großen Bedeutung eines Gewerbes weiter oder enger ist[223]).

Dieser Ansicht gab zum erstenmal das Thüringische Oberverwaltungsgericht in einer grundlegenden Entscheidung vom 4. 3. 1936 Ausdruck[224]). Die Erweiterung polizeilicher Befugnisse und die Beschränkung und Wandlung der Gewerbefreiheit im Rahmen der neuen Wirtschaftsordnung werden hier erstmalig von einem Oberverwaltungsgericht behandelt. Das Thüringische OVG. erkennt eine Gewerbefreiheit nicht mehr an als das Recht des „einzelnen gegenüber dem Staat", das „polizeilich nur beschränkt, aber nicht entzogen werden darf", sondern sieht in der Gewerbefreiheit „eine mit Pflichten verbundene Rechtsstellung des Gewerbetreibenden in der Gemeinschaft", die „an der für ihn geltenden Pflicht zur Einfügung in die Gesamtordnung des deutschen Wirtschaftslebens ihre Begrenzung und Ausrichtung findet".

In diesem Sinne haben sich auch der Württembergische Verwaltungsgerichtshof in einer Entscheidung vom 17. 6. 1936[225]) und der Badische Verwaltungsgerichtshof in einer Entscheidung vom 29. 6. 1937 (AZ 25/37) ausgesprochen. Dagegen hat das Preußische Oberverwaltungsgericht unter Beziehung auf § 143 I Gewerbeordnung an seiner Rechtsprechung festgehalten[226]) und eine Ausdehnung der polizeilichen Befugnisse für die Genehmigungsentziehung abgelehnt. Das preußische OVG. erkennt wohl eine Beschränkung und Wandlung der Gewerbefreiheit an, ist aber der Auffassung, daß die Polizei nicht befugt sei, Mängel des Rechts auszugleichen, daß sie vielmehr sich immer auf dem Boden der Gesetze zu halten habe[227]); im letzteren Punkte ist dem OVG. gewiß beizustimmen. Das Reichsgericht schließlich hat in einer Entscheidung vom 28. 4. 1936[228]) die zeitweilige Untersagung des Gewerbebetriebes aus polizeilichen Gründen für vereinbar mit der Gewerbefreiheit erklärt.

Eines haben die zitierten Entscheidungen aber gemeinsam, worauf es uns zunächst ankam: sie sehen eine Wandlung der Gewerbefreiheit als tatsächlich erfolgt an.

Das Gewerberecht ist sonach kein reines Polizeirecht, sondern Wirtschaftsrecht, und deshalb ist auch in den neuen Gesetzen, die die Zulassung zum Wirtschaftsbetrieb regeln, diese Regelung nicht

[223]) Michel ZdAfDR. 736; Landmann I, 68; Scheuner DVBl. 36, 213/15.
[224]) DVBl. 36, 239/41; DV. 36, 130.
[225]) Gewerb.Arch. 34/436.
[226]) OVG. 72/382; 92/99; JW. 37 1031.
[227]) So Landmann I. 76, 330; a. A. mit Verweisungen Scheuner a. a. O.
[228]) JW. 36 2542.

allein der Polizei, sondern auch ständischen Selbstverwaltungskörperschaften (wie z. B. Reichskulturkammer, Reichsnährstand) oder den höheren Verwaltungsbehörden übertragen und die Polizei möglichst auf den Kreis der bloßen Gefahrenabwehr beschränkt worden. So ist die Zulassung zum Betreiben des GFernV. den höheren Verwaltungsbehörden übertragen worden, die erst nach Anhören des Verbandes, der RBahn und der zuständigen Industrie- und Handelskammer entscheiden dürfen; denn auch die Genehmigung im GFernV.-Recht wird nicht etwa nur nach sicherheitspolizeilichen, sondern auch nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten erteilt.

b)

1. Die Abhängigkeit der Genehmigungserteilung von dem Vorliegen eines volkswirtschaftlichen Bedürfnisses (§ 7 II GFG.) ist mit der Hauptunterschied des Gesetzes gegenüber dem Recht der Notverordnung; während die Notverordnung die Genehmigung nur aus sicherheitspolizeilichen Gründen versagen durfte, muß heute, umgekehrt, ein volkswirtschaftliches Bedürfnis tatsächlich vorliegen, bevor die Genehmigung erteilt werden kann. Es kommt also nicht auf das Privatinteresse des einzelnen Unternehmers an, das zu berücksichtigen wäre, sondern ausschließlich das Interesse der Gesamtheit ist Voraussetzung der Genehmigung. Die Zulassung wurde somit zu einem entscheidenden Instrument für die Entwicklung des gewerblichen Fernlastverkehrs. Diese wichtige Neuregelung ermöglicht weiterhin den Behörden, anstatt einer lediglich auf Gefahrenabwehr gerichteten Tätigkeit eine aktive Verkehrspolitik zu treiben. Das GFG. stellt sich somit als verkehrswirtschaftliches Gesetz dar[229]).

Hier wird die Wandlung, die sich in der Staatstätigkeit seit 1933 durchgesetzt hat, besonders deutlich: von der Abwehr der der öffentlichen Sicherheit und Ordnung drohenden Gefahren ist man zur positiven Gestaltung des Wirtschaftslebens gelangt[230]). Der Verkehrsminister hat auf diesen Unterschied schon in den „Richtlinien über die Genehmigung des Gelegenheitsverkehrs" (RVkBl. B 35 100) hingewiesen, anläßlich der Klarstellung der Fragen, die die Prüfung des Verkehrsbedürfnisses nach dem Personenbeförderungsgesetz betrafen. Dort heißt es:

> „Die Prüfung der Anträge darf nicht nur auf Grund des früheren Rechts ausschließlich nach polizeilichen Gesichtspunkten

---

[229]) Über die Genehmigungserteilung siehe oben S. 81.

[230]) Vgl. Petersen VAE. Bd. 1 2031.

erfolgen, sondern muß darüber hinaus den verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeiten Rechnung tragen. . . Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge muß mit den Bedürfnissen des Verkehrs und den wirtschaftlichen Erfordernissen der Unternehmer in Einklang gebracht werden."

So steht die Erteilung der Genehmigung im Ermessen[231]) der Genehmigungsbehörden, und diese sind nur insofern gebunden, als sie bei Nichtvorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen bzw. Mindestforderungen eine Genehmigung nicht erteilen dürfen. Der Verkehrsminister und damit die Genehmigungsbehörden sind sonach in der Lage, jederzeit Genehmigungssperren zu verhängen. Tatsächlich bestand denn auch bis zum Ende 1938 eine allgemeine Genehmigungssperre, die eine „Ausbildung" — wohlgemerkt nicht die „Ordnung" — des GFernV. mittels Kraftfahrzeugen hinderte[232]).

2. Neben dem Vorliegen des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses kennt das Gesetz noch drei weitere Hauptvoraussetzungen für die Genehmigungserteilung: Die Zuverlässigkeit des Unternehmers, die Sicherheit des Betriebes und die Leistungsfähigkeit des Betriebes. Die Zuverlässigkeitsprüfung erstreckt sich sowohl auf die berufliche wie auf die außerberufliche Lebensführung des Unternehmers, also nicht nur auf die Tätigkeit und Zuverlässigkeit bei der Berufsausübung, wie bei vielen anderen Gewerben. Die Zugehörigkeit zur jüdischen Rasse wird nicht allein schon eine Unzuverlässigkeit im Sinne des Gesetzes darstellen, wie das Gülde[233]) annimmt[234]), vielmehr ergibt sich die Unzuverlässigkeit nur aus dem Verhalten. So wird z. B. ein Arier, dessen Vater ein Landesverräter ist und dessen Mutter mit einem Juden Rassenschande getrieben hat, nicht deshalb „unzuverlässig" sein müssen. Positiver Einsatz für die Nation wird immer ein Zeichen für die Zuverlässigkeit des Antragstellers sein. Ein Nichtarier wird aller-

---

[231]) Die Grenzen des Ermessens zieht das Gesetz und DVO. Willkür ist also ausgeschlossen; vgl. Gülde 252, 326; Hein 57.

[232]) Durch Erlaß vom 22. 6. 1938 hat der Verkehrsminister die Genehmigungssperre aufgehoben (siehe Anlage 4). Rund fünf Monate später, am 9. 11. 1938, sind die „Richtlinien für die Genehmigungserteilung im Güterfernverkehr" (Erlaß K 2. 11190 I, KW.-Betrieb 1938 Heft 22) erlassen worden. Es hatte sich im Jahre 1938 ein ganz erheblicher Mangel an Laderaum, auch gerade bei der RBahn gezeigt. Angesichts der Tatsache, daß die RBahn das Verkehrsvolumen nicht voll bewältigen konnte, ist jede weitere Rücksichtnahme auf die RBahn ungerechtfertigt (vgl. „Frankfurter Zeitung" 1939 Nr. 64 S. 7). Nach Ziffer B IV 3 der Richtlinien ist daher das volkswirtschaftliche Bedürfnis „ohne weiteres zu bejahen", soweit der Antragsteller neue Kraftfahrzeuge in den GFernV. einstellen will. (Vgl. „Deutsche Allgemeine Zeitung" 1938 Nr. 541.)

[233]) Gülde 253.

[234]) So Hein 58.

dings praktisch keine Genehmigung erhalten, weil das Vorliegen eines volkswirtschaftlichen Bedürfnisses im Regelfall nicht gegeben sein dürfte[235]).

3. Wie die Prüfung der Zuverlässigkeit des Unternehmers, so ist die Prüfung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Betriebe eine Schutzmaßnahme für die Gemeinschaft. § 17 DVO. enthält eine beispielhafte Aufzählung der Gesichtspunkte, die bei der Prüfung besonders zu beachten sind, z. B. „ob die Kraftfahrzeuge nach Bauart und Bauzustand für den GFernV. geeignet sind", eine Maßnahme, die unter anderem auch im Interesse der Landesverteidigung von Wichtigkeit ist. Wir finden also Bestimmungen, die vornehmlich den Schutz und den Vorteil der Allgemeinheit bezwecken und damit zur erhöhten Einsatzbereitschaft des Kraftverkehrs beitragen. Das GFernV.-Gewerbe soll, obgleich es kaum über die „Kinderkrankheiten" hinaus ist, an Zuverlässigkeit, Sicherheit und Leistungsfähigkeit sich heute schon mit der hundertjährigen Eisenbahn und der tausendjährigen Schiffahrt messen können.

Wenn § 7 des Gesetzes vorschreibt: „Die Genehmigung d a r f nur erteilt werden, wenn ...", so war aus diesem Wortlaut zu folgern, daß selbst bei Vorliegen aller Voraussetzungen ein Rechtsanspruch auf Erteilung der Genehmigung nicht besteht. § 21 II DVO. hat denn auch eine entsprechende Regelung getroffen, wie wir sie bereits aus dem Recht der Notverordnung kennen.

c)

Die Genehmigung gibt dem Unternehmer das subjektiv öffentliche Recht, GFernV. zu betreiben. Es handelt sich hier nicht um eine Erlaubnis polizeilicher Natur, wie z. B. in § 40 Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. 6. 1931[236]), oder um ein Anerkenntnis der Genehmigungsbehörde, daß dem genehmigten GFernV. keine gewerbepolizeilichen Bedenken entgegenstehen, sondern die Genehmigung enthält die Verleihung eines Rechts, genau so wie die Verleihung des Rechts zur Begründung eines Eisenbahnunternehmens[237]). Es liegt nicht im Rahmen der Aufgabe, die der Verfasser sich gestellt hat, eine Behandlung der heißumstrittenen und angeblich völlig unzeitgemäßen subjektiv öffentlichen Rechte zu bringen, sondern es genügt, die Rechtsstellung, die der Unternehmer nach dem Gesetz erhalten hat, zu behandeln. Es

---

[235]) Die Richtlinien für die Genehmigungserteilung im GFernV. bestimmen unter B I 4, daß Anträge von jüdischen — im Sinne des Reichsbürgergesetzes — Unternehmen und Unternehmern abzulehnen sind.

[236]) Vgl. Friedrichs 212.

[237]) So Hein PBG. 62; GFG. 56/7; so wohl auch Gülde 252, 327.

sei deshalb kurz gesagt, daß der Verfasser die Beibehaltung der subjektiv öffentlichen Rechte für richtig erachtet, wenn auch mit einem der heutigen Rechtsstellung der Volksgenossen zu Staat und Gesamtnation abgewandeltem Inhalt. Wenn wir auch eine liberalen Gedanken entsprechende Gegensätzlichkeit zwischen dem einzelnen und dem Staat ablehnen, so kann doch der einzelne Volksgenosse nicht als rechtloses Glied in der Gemeinschaft stehen: dies führt entweder zu einer Lethargie des Volksgenossen, dem nunmehr „alles egal" ist, weil man ja doch „mit ihm macht, was man will", oder aber zu Unzufriedenheit und bei Steigerung sogar vielleicht zum Aufruhr, — beides gleich gefährliche Konsequenzen. Die Geschichte bietet hierfür genug Beispiele; man denke nur an die Geschichte der deutschen Bauern.

Aus der Überordnung der Gesamtnation über den einzelnen Volksgenossen folgt, daß der einzelne in seiner Rechtsstellung den Beschränkungen unterliegen muß, die das Wohlergehen der Gesamtnation erfordert. Nur in diesem Fall ist ein Eingriff in die Rechtsstellung des einzelnen, dem ein Entschädigungsrecht erwächst, rechtens. Dieser Ansicht entspricht auch die Gesetzgebung; denn wenn es kein subjektives Recht des einzelnen gäbe, brauchten nicht immer wieder neue Tatbestände aufgestellt zu werden, bei deren Vorliegen (und nur dann) die Genehmigungsbehörde den Gewerbebetrieb untersagen kann[238]). Auch die Rechtsprechung des preußischen OVG.[239]) sieht nach wie vor in der Erteilung der Genehmigung die Einräumung eines subjektiven Rechts, das nur aus den im Gesetz niedergelegten Gründen — also nicht darüber hinaus aus polizeilichem Ermessen — entzogen werden kann. Wenn das Thüringische OVG. und die Anhänger seiner Ansicht die polizeiliche Untersagung eines Gewerbebetriebes auf Grund der Gefahrenabwehr für allein den neuen Gedanken entsprechend halten, so liegt darin noch keine vollständige Ablehnung der subjektiv öffentlichen Rechte, sondern lediglich eine Erweiterung der Befugnisse der Polizei. Demnach könnte die Polizei trotz der durch die Genehmigung eingeräumten Rechtsstellung tätig werden, wenn die öffentliche Ordnung und Sicherheit in erheblichem Maße gefährdet und auf andere Weise keine Abhilfe zu schaffen ist. Diese Ansicht ist aber geeignet, eine Entwicklung im polizeistaatlichen Sinne einzuleiten, und schließt „die Gefahr schrankenloser polizeilicher Eingriffe in das Wirtschaftsleben" in sich[240]), sie ist deshalb abzulehnen.

Die Rechtsstellung, die der Unternehmer durch die Genehmigung erhält, verpflichtet ihn nach unserer Auffassung bei erhöhtem Einsatz

---

[238]) Vgl. Landmann I 68, 405/6.

[239]) Vgl. die oben S. 84 angeführten Entscheidungen.

[240]) So Landmann I 76.

zur Mitarbeit an der Erreichung des durch das Gesetz erstrebten Zieles. Nicht genügt hier ein Verhalten, das lediglich darauf abgestellt ist, die Allgemeinheit nicht zu schädigen; vielmehr hat der Genehmigungsinhaber als Träger besonderer Rechte auch besondere Pflichten, die ihn gegebenenfalls zum positiven Handeln für die Allgemeinheit zwingen. So wird z. B. ein Unternehmer, dem die Laderaumverteilungsstelle einen ganz besonders dringlichen Transport zuweist, die Beförderung nicht einfach ablehnen dürfen, weil er zu wenig verdiene[241]). Hierin läge ein Verhalten, das der besonderen Rechtsstellung und Verpflichtung im öffentlichen Verkehr widerspräche, und somit ein Verstoß gegen den Geist des Gesetzes, der die Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmers in Frage stellen könnte. Andererseits darf man diese Pflichten der trotzdem freien Unternehmer nicht unbillig ausdehnen dadurch, daß man auf Grund der Genehmigung und der aus ihr der Gesamtheit gegenüber erwachsenden Verpflichtung eine allgemeine Beförderungspflicht herleitet; denn eine Beförderungspflicht, wie wir sie bei der Eisenbahn aus § 3 Eisenbahnverkehrsordnung kennen, ist wohl bei dem Monopol der Eisenbahn berechtigt und zweckmäßig, dagegen nicht bei dem individuellen Kraftwagen, weshalb auch der Gesetzgeber dem gewerblichen GFernV. eine Beförderungspflicht entgegen den Wünschen der Eisenbahnen nicht auferlegt hat[242]).

Im Zusammenhang mit der durch die Genehmigung erlangten Rechtsstellung sei darauf hingewiesen, daß die nach § 26 DVO. erforderliche Berichtigung der Genehmigungsurkunde bei Änderung des amtlichen Kennzeichens eines Fahrzeugs oder bei Neueinstellung von Fahrzeugen in den Betrieb nur eine A b ä n d e r u n g der alten Urkunde darstellt, und somit die Bestimmungen des § 26 DVO. als formelle Vorschriften anzusehen sind, so daß eine erneute Prüfung über das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen und eine ergänzende Genehmigungserteilung unzulässig ist[243]). Dem steht auch nicht der Einwand entgegen, daß nach dieser Ansicht ein Unternehmer anstatt eines 2-t-Lastzuges sich leicht einen 10-t-Lastzug anschaffen könnte und, ohne daß ein volkswirtschaftliches Bedürfnis vorzuliegen brauche, die Berichtigung der Genehmigungsurkunde erzwingen könnte, was dem Zweck des Gesetzes nicht entspräche; denn hier würde es sich sowieso nicht um eine „Berichtigung" im Sinne des Gesetzes handeln, sondern um die Umgehung der im Gesetz niedergelegten

[241]) Der RKB. hat überdies in diesem Sinne besondere Regelungen getroffen; vgl. auch § 7 II Kraftverkehrsordnung.

[242]) Hierüber siehe unten S. 110 ff. mehr

[243]) a. A. Reinige ArchfEis. 36 1207/9 und Praxis vgl. „Deutsche Allgemeine Zeitung" 1938 Nr. 541.

Prüfung verkehrswirtschaftlicher Verhältnisse und damit um die Umgehung des Genehmigungszwangs. Andererseits darf die Grenze nicht kleinlich gezogen werden. Auch die RBahn benutzt mit Recht nicht immer die gleichen Fahrzeuge, sondern bedient sich dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung fortlaufend angepaßt wirtschaftlicher und leistungsfähiger Beförderungsmittel. Beförderungssteigerung und Entwicklung des gewerblichen GFernV. ist das Ziel im Rahmen der Motorisierung. Wenn sich also z. B. ein Unternehmer an Stelle seines alten 4,5-t-Lastzuges einen neuen 5,0-t-Lastzug, der bei 20 % Betriebsstoffersparnis das Doppelte leistet, beschafft, so muß die Genehmigungsbehörde ohne das Vorliegen des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses zu prüfen, die Genehmigungsurkunde berichtigen[244]).

d)

1. Dem Recht zur Ausübung des Gewerbes auf Grund der Genehmigung entspricht die Pflicht zum gesetzmäßigen Verhalten. Die Unternehmer unterliegen hier einer strengen Beaufsichtigung, zunächst durch die Genehmigungsbehörden hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften des Gesetzes (§ 24 I), worunter die Bestimmungen der im Bereich des Gesetzes erlassenen Durchführungsbestimmungen und Anordnungen zählen. Die Aufsicht, zu deren Ausübung die Genehmigungsbehörden verpflichtet sind[245]), richtet sich nur gegen die Genehmigungsinhaber, also nicht gegen Angestellte der Unternehmer oder sonst am Beförderungsvertrag Beteiligte[246]). Sie erstreckt sich auch auf die Erfüllung aller mit der Genehmigung verbundener Bedingungen[247]) und umfaßt die Berechtigung, in allen den GFernV. betreffenden Fragen und bei allen Vorgängen Auskunft und Einsicht zu verlangen[248]).

Diese Regelung der Aufsichtsrechte durch die Genehmigungsbehörden schließt nicht die grundsätzliche Befugnis der Polizei aus, den Betrieb eines ungenehmigten oder unbefugt erweiterten, also strafbaren Unternehmens zu unterbinden; denn die Tätigkeit der Aufsichtsbehörde ist nur gerichtet auf Überwachung der Erfüllung der Gesetzes-

---

[244]) Voraussetzung ist, daß der Antragsteller die Vorschriften über die Größenordnungen (vgl. Erlaß vom 9. 11. 1938 — K 2 11 190 II — RVkBl. B. S. 241) eingehalten hat.

[245]) Wird infolge schuldhafter Amtspflichtverletzung die Genehmigung nicht zurückgenommen, kann eine Haftung des Staats nach § 839 BGB. Art. 131 WV. gegeben sein. Vgl. hierzu Weigelt RVBl. 37 495/7.

[246]) Vgl. aber § 28 GFG.

[247]) Andernfalls wäre § 26 I GFG. sinnlos.

[248]) Vgl. Gülde 323; Hein 34/5.

vorschriften und Genehmigungsbedingungen durch ein genehmigtes Unternehmen, soweit sie von dem GFG. erfaßt und geregelt werden[249]), und die Polizei ist ja gerade dazu da, strafbare und damit gegen die öffentliche Sicherheit und Ordnung verstoßende Handlungen zu verhüten[250]). Aber auch bei genehmigten Unternehmen ist die Wahrnehmung polizeilicher Interessen durch die Polizei selbst zulässig, z. B. auf Grund der Reichsstraßenverkehrsordnung, soweit nicht das GFG. eine andere Regelung getroffen hat. Das ist aus dem Wortlaut des § 24 I zu folgern, nach dem die Unternehmer hinsichtlich „der Erfüllung der Vorschriften des Gesetzes" der Aufsicht durch die Genehmigungsbehörden unterliegen. Eine Polizeiverfügung gegen einen Unternehmer, weil er seinen Lastzug unbeleuchtet auf der linken Straßenseite trotz Parkverbots geparkt hat, ist demnach zulässig, und der Unternehmer hat gegen derartige Polizeiverfügungen die allgemeinen Rechtsmittel, ohne auf die Rechtsmittel des GFG. beschränkt zu sein. Das ist auch dann anzunehmen, wenn die Genehmigungsbehörde selbst auf Grund der ihr gegebenenfalls zustehenden verschiedenen Zuständigkeiten tätig wird. In Zweifelsfällen ist nach Ansicht des OVG.[251]) die unzweideutige Erklärung der Behörde, welchem Zuständigkeitsbereich der von ihr erlassene Verwaltungsakt angehört, regelmäßig bestimmend.

2. Bezweckt die Aufsicht der Genehmigungsbehörde neben einer allgemeinen Überwachung vornehmlich die Kontrolle über die Erfüllung der Genehmigungsbedingungen, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Leistungsfähigkeit u. a. m. und richtet sie sich deshalb nur gegen die Unternehmer, so bezweckt die Aufsicht durch den Verband mehr die Erfüllung der gesetzlichen Pflichten, die im Interesse der verkehrswirtschaftlichen Regelung des GFG. insbesondere den Unternehmern und darüber hinaus allen am Beförderungsvertrag Beteiligten auferlegt sind, und richtet sich somit gegen die am Beförderungsvertrag Beteiligten (§§ 5 II, 12 II der Satzung, § 10 I Ziff. 5 GFG.). Ordnungsstrafen und Ausschluß aus dem Verband sind die Mittel, mit denen sich der Verband Geltung verschaffen kann. Die Genehmigungsbehörde ist hierbei nicht etwa ausgeschaltet, sondern es steht ihr über Ordnungsstrafen und Ausschluß auf Einspruch des Betroffenen endgültige Entscheidung zu (§§ 6 II, 12 II der Satzung). Ferner hat sie die Möglichkeit, gemäß § 28 des Gesetzes den Spediteuren das Gewerbe zu untersagen. Im übrigen wird durch das Überwachungsrecht des Verbandes das Recht der Genehmigungsbehörde, den GFernV. durch die ihm unter-

249) OVG. 83/222, 83/227, 84/276.

250) Vgl. OVG. vom 18. 2. 1937 in VAE. Bd. 3 288/90 auf Grund der entspr. Regelung in §§ 11, 12, 35 Personenbeförderungsgesetz.

251) OVG. in VAE. Bd. 3 288/90.

stellten Polizeibehörden zu beaufsichtigen, nicht berührt. Die Organe des Verbandes sind verpflichtet, die Behörden bei ihrer Überwachungstätigkeit zu unterstützen, und umgekehrt wird der Verband die Hilfe der Behörden in Anspruch nehmen können [252]).

Die Ausübung der Kontrolle gehört zu den öffentlichen Pflichten des Verbandes. Er bedient sich hierzu bei seinen Mitgliedern unter Berufung auf seine Ordnungsbefugnis aus § 10 I Ziff. 1 einer Anzahl von RKB.-Kontrolleuren, die mit Zustimmung des Reichsministers des Innern eine RKB.-Uniform tragen. Die Kontrolleure sind keine Polizeiorgane und dürfen bei ihrer Tätigkeit keine Gewalt anwenden. Zur Erleichterung der Überwachungsaufgaben ist eine Kenntlichmachung der GFernV.-Lastzüge angeordnet worden [253]), und zwar auch so, daß sie bei der Dunkelheit durch ein Leuchtzeichen kenntlich sind. Ein Anhalten anderer Lastzüge, zu denen der Kontrolleur nicht berechtigt ist, erscheint so praktisch ausgeschlossen. Befolgt ein RKB.-Lastzug das Haltzeichen des Kontrolleurs nicht, so wird der Verband mit Ordnungsstrafen gegen den Unternehmer vorgehen und so die Beachtung der Anweisungen der Kontrolleure praktisch durchsetzen können. Ein Anhalten und eine Durchsuchung kann der Kontrolleur allerdings nur mit Hilfe eines Polizeibeamten erzwingen. Diesen Weg muß er immer beschreiten, wenn er einen anderen Lastzug anhalten will, und zwar auch dann, wenn er genau weiß, daß dieser unbefugt GFernV. betreibt.

Die Ansicht, der Verband habe gewerbepolizeiliche Befugnisse für das GFernV.-Gewerbe, findet im Gesetz keine Stütze. Die gewerbepolizeiliche Tätigkeit obliegt den Genehmigungsbehörden. Der Verband steht mit seiner Ordnungstätigkeit ergänzend neben der Gewerbepolizei, ohne selbst polizeiliche Aufgaben zu erfüllen; zwischen Verband und Beteiligten besteht ein im Gesetz geregeltes „besonderes" Gewaltverhältnis, in dem alle am GFernV. Beteiligten stehen und das der Verband über sie ausübt. Die Ordnung im GFernV.-Gewerbe ist also gerade nicht den Polizeibehörden übertragen worden, sondern dem Verband als öffentlich-rechtlicher Selbstverwaltungskörperschaft.

Der Verband kann daher polizeilichen Zwang nicht anwenden. Diese Regelung der Kontrolle des Gewerbes ist insofern ungünstig, als auf der einen Seite der Kontrollbeamte des Verbandes auf der Landstraße ohne Hinzuziehung eines Polizeibeamten nicht berechtigt ist, einen Lastzug anzuhalten und Papiere und Fracht zu kontrollieren. Andererseits bleibt notwendigerweise eine Kontrolle von Organen der allgemeinen Polizei wegen fehlender Sachkenntnis erfolglos. Es ist

[252]) Vgl. Erlaß des Verkehrsministers vom 11. 7. 1935/K 2 88 077.

[253]) Vgl. VO. über den einheitlichen Anstrich der Fahrzeuge des GFernV. vom 17. 11. 1938 (RGBl. I S. 1663).

entschieden ein Mangel der gesetzlichen Regelung, daß auf diese Weise notwendig wird, zur Durchführung einer wirksamen Kontrolle die Organe zweier verschiedener Gewaltenträger — des Verbandes und der Polizei — gleichzeitig und gemeinschaftlich tätig werden zu lassen.

Grundsätzlich ist es richtig, daß der Staat die Polizeigewalt ausübt; denn eine einheitliche Verwaltung der staatlichen Aufgaben ist überall nützlich und anzustreben. Man wird also zweckmäßigerweise den Polizeibeamten unter Mitwirkung des Verbandes eine gründliche Unterweisung im Überwachungsdienst erteilen müssen, damit sie imstande sind, die Kontrolle auszuüben. Das ist auch deshalb erwünscht, weil die Polizeibeamten berechtigt und verpflichtet sind, die dem Verband nicht angehörenden Lastzüge des Nahverkehrs und des Werkverkehrs zu kontrollieren, und so sämtliche Lastzüge auf den Landstraßen einheitlich kontrolliert werden können.

3. Die Überwachung der Tarifbestimmungen schien dem Gesetzgeber wichtig genug, neben der zweifachen Aufsichtspflicht der Genehmigungsbehörden und des Verbandes noch eine dritte Aufsichtsmöglichkeit vorzusehen. Der Reichsverkehrsminister hat, um die Einhaltung der Tarife zu sichern, gemäß § 24 Abs. II des Gesetzes ein eigenes Anordnungs- und Aufsichtsrecht.

Das Aufsichtssystem des Gesetzes ist kompliziert. Der Gesetzgeber geht davon aus, daß eine Lösung des Wettbewerbsproblems nur dann möglich ist, wenn die Tarife tatsächlich eingehalten werden. Der Schwerpunkt der Kontrolle liegt beim Verband, der hierfür eigens mit geschaffen wurde. Die gleichzeitige Aufsicht der Genehmigungsbehörden über die Unternehmer als am Beförderungsvertrag Beteiligte wird deshalb im Lauf der Entwicklung auf den RKB. übergehen müssen, wogegen den Behörden die Genehmigung selbst, die Entscheidung in Beschwerdesachen und die allgemeine gewerbepolizeiliche Aufsicht verbleibt[254]).

e)

Das Gesetz kennt weder den ordentlichen Rechtsweg noch eine Klage im Verwaltungsstreitverfahren noch eine Dienstaufsichtsbeschwerde, sondern lediglich eine Beschwerde gegen Entscheidungen der höheren Verwaltungsbehörden an den Verkehrsminister und einen Einspruch gegen Maßnahmen des Verbandes bei den Genehmigungsbehörden[255]).

---

[254]) Vgl. Hein S. 95.

[255]) Vgl. § 32 GFG. §§ 6, 12 der Satzung.

Die Beschwerde ist nur an den Verkehrsminister zulässig, er entscheidet endgültig, und seine Entscheidungen binden die Gerichte und Verwaltungsbehörden. Der Einspruch wird bei der Genehmigungsbehörde erhoben, die Einspruchsentscheidung ist endgültig, ohne daß eine Beschwerde an den Minister gegeben wäre. Die Beschwerde- und Einspruchsentscheidungen sind sonach unanfechtbar, ein Verwaltungsstreitverfahren unzulässig[256]). Die Dienstaufsichtsbeschwerde ist selbstredend insoweit möglich, als sie die ordnungsgemäße Abwicklung der der untergeordneten Dienststelle zugehörenden Verrichtungen erfaßt; aber eine Entscheidung in der Sache selbst kann die angerufene übergeordnete Behörde nicht fällen, weil die mit der Durchführung des Gesetzes betrauten Behörden nach eigenem Ermessen die Entscheidungen zu treffen haben[257]).

Aus dem Wortlaut des § 32 Satz 3 des Gesetzes „Die Entscheidungen des Reichsverkehrsministers binden die Gerichte und die Verwaltungsbehörden" ist zu folgern, daß eine Bindung an Entscheidungen des Verkehrsministers nur dann vorliegt, wenn dieser bereits entschieden hat. Bis dahin sind also die Gerichte ungebunden. Gülde ist anderer Ansicht[258]) und fordert, daß die Gerichte bei Abweichung von der von der Verwaltungsbehörde vertretenen Ansicht jedesmal die Entscheidung des Ministers einzuholen hätten. Gülde begründet seine Ansicht mit der Heranziehung des § 40 III Personenbeförderungsgesetz, der eine derartige Regelung enthält. Aber gerade daraus, daß das GFG., das zeitlich nach dem Personenbeförderungsgesetz erlassen ist und das vielfach mit dem GFG. ganz übereinstimmende Bestimmungen enthält, hierüber nichts enthält, ist zu entnehmen, daß der Gesetzgeber die Regelung nicht dem Personenbeförderungsgesetz anpassen wollte. Demnach könnte die Genehmigungsbehörde, da sie von sich aus den Minister im Beschwerdeverfahren nicht anrufen kann, eine bindende Entscheidung des Ministers nicht herbeiführen. Dieses Ergebnis widerspricht allerdings dem Rechtsmittelsystem des Gesetzes, das auf einheitliche Entscheidung von Verwaltungsbehörden unter Ausschaltung der üblichen Rechtsmittel abstellt. Nach der gesetzlichen Fassung muß jedoch an der vorgetragenen Meinung festgehalten werden.

Zusammenfassend ist zu sagen, alle vom Gesetz erfaßten Personen unterliegen einer Rechtsmittelbeschränkung. Soweit es sich um die

---

[256]) Vgl. pr. OVG. vom 27. 5. 1937 in VAE. Bd. 4 S. 426 zu der Unanfechtbarkeit der Beschwerdeentscheidungen im Personenbeförderungsgesetz.

[257]) So Hein S. 102.

[258]) Gülde S. 335.

Tätigkeit der höheren Verwaltungsbehörde[259]) handelt, ist die Beschwerde allein zulässig, soweit eine Maßnahme des Verbandes in Frage steht, gibt die Satzung den Unternehmern ein Einspruchsrecht. Streitig ist, ob den anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten, soweit sie durch Handlungen des Verbandes beschwert sind, der ordentliche Rechtsweg offensteht. Das wird z. B. in dem Fall praktisch, in dem gegen einen Spediteur etwa wegen eines Tarifverstoßes auf Grund § 10 I Ziff. 1 vom Verband aus eine Laderaumsperre verhängt worden ist, und der Spediteur Schutz beim ordentlichen Gericht sucht, indem er eine einstweilige Verfügung gegen den Verband beantragt. Sind die ordentlichen Gerichte zuständig?

Die Verhängung von Laderaumsperre gegen Spediteure ist eines der Zwangsmittel, deren sich der Verband zur Durchführung seiner öffentlich-rechtlichen Ordnungsaufgabe nicht etwa nur bedienen kann, sondern sogar bedienen muß, wenn ein anderes Mittel ungeeignet wäre, den Ordnungszweck herbeizuführen. Der Verband handelt dann auf Grund seiner öffentlichen Ordnungsverpflichtung nach § 10 I Ziff. 1. Das Rechtsverhältnis wird durch das aus öffentlichem Recht hergeleitete Verbot des Verbandes charakterisiert und beruht sonach ausschließlich im öffentlichen Recht, so daß nach § 13 Gerichtsverfassungsgesetz das ordentliche Gericht unzuständig ist[260]) [261]).

Eine Abänderung der Anordnung des Verbandes kann gerichtlich nicht erzwungen werden. Jedoch kann das Gericht feststellen, ob die Anordnung im Rahmen der Zuständigkeit und ordnungsgemäß erlassen ist. Eine solche Nachprüfung wäre im Schadensersatzprozeß denkbar; denn der Verband kann sich wie jede Körperschaft des öffentlichen Rechts schadensersatzpflichtig machen.

---

[259]) Auch gegen die Entscheidung der „Polizeibehörde" über die Begrenzung der Nahzone (§ 6 Abs. 3 DVO.) sind die Rechtsmittel des allgemeinen Polizeirechts nicht gegeben, weil das Gesetz lex specialis ist. Da nun das Gesetz neben dem Einspruch gegen die Maßnahmen des Verbandes lediglich die Beschwerde gemäß § 32, und zwar gegen Entscheidungen der „höheren Verwaltungsbehörde" kennt, fragt es sich, ob diese auch hier zulässig ist. Das ist zu bejahen (so auch Hein 103); denn es ist nicht einzusehen, warum ein Rechtsmittel hier ausnahmsweise nicht gegeben sein sollte, wo der Gesetzgeber, lediglich um die Überwachung der Nahzonen besser durchführen zu können, die „Polizeibehörden" beauftragt hat. Obwohl also § 32 nur von Entscheidungen der „höheren Verwaltungsbehörden" spricht, wird man, dem Prinzip der Rechtsmittelregelung des Gesetzes folgend, eine Beschwerde an die nächsthöhere Dienststelle für zulässig und deren Entscheidung als endgültig ansehen können.

[260]) Vgl. oben S. 71 f. mit Nachweisen.

[261]) Dieser Ansicht entspricht das OLG. Celle in JW. 36 S. 3137 und hat den ordentlichen Rechtsweg bei Anordnung von Belieferungssperren im Brauereigewerbe für unzulässig erklärt.

Die durch Anordnungen des Präsidenten des Verbandes Betroffenen können in jedem Fall den Verkehrsminister anrufen, dessen Aufsicht der Verband nach § 11 des Gesetzes untersteht.

f)

1. Die Zwangsmittel, die dem Verbande die Durchführung seiner Ordnungsaufgaben seinen Mitgliedern gegenüber ermöglichen helfen, sind Ausschluß- und Ordnungsstrafen (§§ 12 GFG., 6 der Satzung). Der rechtskräftige Ausschluß aus dem Verband bewirkt das sofortige Erlöschen der Genehmigung (§ 27 GFG.), er kann ausgesprochen werden, wenn ein Mitglied entweder in Vermögensverfall geraten ist, oder aber, wenn ein Mitglied den gesetzlichen und satzungsmäßigen Verpflichtungen oder Anordnungen des Verbandes oder seiner Organe wiederholt nicht nachgekommen ist. Die Ordnungsstrafen sind die gebräuchlichen Zwangsmittel, sie können gemäß § 12 der Satzung in Verbindung mit § 12 des Gesetzes bei schuldhafter — fahrlässig und vorsätzlich — Verletzung der Satzung oder Zuwiderhandlung gegen Anordnungen der Verbandsorgane bis zu 1000,— RM. betragen. Über ihre Rechtsnatur ist folgendes zu sagen.

Zunächst ist die Ordnungsstrafe keine Vertragsstrafe; denn der Zusammenschluß der Unternehmer im Verbande beruht auf Gesetz und nicht auf Vertrag.

Weiterhin ist die Ordnungsstrafe keine öffentliche Abgabe — Steuer, Gebühr, Beitrag — im Sinne des § 1 Reichsabgabenordnung vom 22. 5. 1931. Sie ist keine Steuer, weil es sich um eine Bestrafung für ordnungswidriges Verhalten im einzelnen Fall, und nicht um eine allen auferlegte Abgabe „zur Erzielung von Einkünften" handelt. Sie ist keine Gebühr, die als Gegenleistung für „besondere Inanspruchnahme der Verwaltung" aufzufassen wäre. Sie ist schließlich kein Beitrag, obwohl sie zunächst äußerlich betrachtet als Leistung an eine Zweckgemeinschaft für die aus dieser allgemein fließenden Vorteile entrichtet wird[262]); denn letzthin fließen die Strafgelder dem Sonderkonto des Verbandes zu und sind für „gemeinwirtschaftliche Zwecke" zu verwenden (§ 8 I der Satzung). Aber die Ordnungsstrafen werden nicht zu diesem Z w e c k erhoben; sie haben als Strafgelder überhaupt keinen vermögensrechtlichen Charakter wie etwa alle öffentlichen Abgaben.

Die Ordnungsstrafe ist ferner kein Zwangsgeld im Sinne des preußischen Polizeiverwaltungsgesetzes, das als Beugemittel den Betroffenen zum ordnungsmäßigen Verhalten zwingen soll; denn obwohl der Wortlaut des § 12 Satz 1 auf das Gegenteil schließen läßt, kann

[262]) Vgl. Laforet 224.

der Zweck der Ordnungsstrafe nur der sein, durch die Strafe eine bereits in der Vergangenheit liegende Handlung zu ahnden, und so ein ordnungsmäßiges Verhalten für die Zukunft zu erzwingen.

Die Ordnungsstrafe ist endlich keine Kriminalstrafe im Sinne des Strafgesetzbuches, das ergibt sich daraus, daß das Gesetz zwischen „Ordnungsstrafen“ (§ 12) und „Strafen“ — d. s. Kriminalstrafen — (§§ 36/7) in getrennten Abschnitten spricht[263]).

Die Rechtsnatur der Ordnungsstrafe ist sonach nicht einheitlich zu bestimmen. Es wird richtig sein, die Ordnungsstrafe als eine der Übertretungsstrafe verwandte nicht kriminelle Strafe aufzufassen und in ihr weiter keine Besonderheiten und Eigentümlichkeiten zu suchen. Die Ordnungsstrafe will den Mangel der modernen Wirtschaftsgesinnung treffen; denn die wirtschaftspolitischen Maßnahmen verlangen ein bestimmtes Verhalten der Betriebsleitung, das auf deren freien Willensbeschluß beruht und die grundsätzliche Gestaltung des Wirtschaftsablaufs betrifft. Deshalb ist es unrichtig, die Ordnungsstrafen als „ethisch neutral“ zu bezeichnen und ihr die „Sanktionierung technischer Ordnungsvorschriften“ zuzuerkennen[264]).

Die Festsetzung der Strafe ist ein Verwaltungsakt der öffentlichen Körperschaft, der als Vorgang der Zwangsvollstreckung im Verwaltungsrecht entspricht, und der einmal die Bedeutung einer Sühne für begangenes Unrecht und zum anderen einen Zwang für zukünftiges Verhalten erfaßt. Wenn auch eine „Vollstreckung“, nachdem die Verletzung einmal begangen ist, an und für sich unmöglich ist, so tritt doch an ihre Stelle die Sühne, wodurch gleichzeitig für die Zukunft vorgebeugt wird[265]).

Aus dieser Charakterisierung folgt, daß die Bestimmungen des Strafgesetzbuches ergänzend nur insoweit gelten, als das mit dem Vollstreckungscharakter der Ordnungsstrafen vereinbar ist. So dürfen z. B. die Vorschriften über Versuch[266]), Rücktritt u. a. m. angewendet werden, nicht aber die über die Teilnahme, weil die Vollstreckung nur gegen die Verpflichteten gerichtet ist. Letzteres ist besonders beachtenswert, weil so bei ordnungswidrigem Zusammenwirken von Unternehmer

263) Vgl. auch OLG. Hamm in Eger EE. 57/97.

264) Fritsch in JW. 38 S. 1623/25; vgl. auch Entsch. d. RFH. v. 20. 1. 1937; Meeske, DJ. 38 S. 405 mit Nachweisen) DJ. 36, 115/16, 1321/22; Rietzsch JW. 38 S. 773/76.

265) Vgl. Göller S. 34 über die Rechtsnatur des Strafgelds nach der Notverordnung.

266) a. A. Meeske, DJ. 36 S. 1323: „Für die niedere Kriminalität besteht der Grundsatz, daß nur die vollendete Tat bestraft wird. Das gleiche muß aber auch für die Ordnungsstrafe gelten.“ — Aber die Ordnungsstrafe ist keine Kriminalstrafe.

und Dritten, z. B. dem Absender, Spediteur, nur der Unternehmer von der Ordnungsstrafe erfaßt wird. Aus dem Umstand, daß gegen den Unternehmer vollstreckt werden soll, folgt auch, daß gegen juristische Personen Ordnungsstrafen festgesetzt werden können. Als Rechtsmittel ist der Einspruch bei der Genehmigungsbehörde gegeben, diese entscheidet endgültig (§ 12 Abs. 2 der Satzung), ein Beschwerderecht nach § 32 des Gesetzes scheidet also aus. Die Beitreibung erfolgt allgemein nach den Vorschriften der Reichsabgabenordnung (§ 12 Satz 2 GFG.).

2. Die §§ 36, 37 des Gesetzes enthalten Strafvorschriften für schuldhaftes — vorsätzliches oder fahrlässiges — gesetzwidriges Verhalten. Die Delikte sind Vergehen, ein Versuch nicht strafbar[267]).

Überdies sind die Strafvorschriften unvollständig; denn eine Bestrafung von Absender, Empfänger und der Verbandsorgane für schuldhaftes Verhalten ist nur insofern möglich, als diese Teilnehmer beim Vergehen gemäß § 36 GFG. sind, während eine Bestrafung aus § 37 GFG. ganz entfällt, weil hier die in Frage kommenden Beteiligten vom Gesetz aufgezählt sind [268]). Diese Gesetzeslücke sollte im Interesse der Ordnung im GFernV. geschlossen werden, zumal Analogie nicht möglich ist, weil die Strafbestimmungen des Gesetzes Ausnahmevorschriften sind.

9. Der Reichsbahngüterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Die Deutsche Reichsbahn betreibt den GFernV. mit eigenen — also nicht gemieteten — Kraftfahrzeugen. Obwohl die RBahn, wie oben S. 32 festgestellt wurde, Unternehmer von GFernV. ist, gilt für sie eine Ausnahme insofern, als der RBahn-GFernV. nur den §§ 13 und 14 des Gesetzes unterworfen ist (§§ 29/30), die RBahn unterliegt somit keinem Genehmigungszwang; denn das Vorliegen eines volkswirtschaftlichen Bedürfnisses für die Motorisierung der RBahn und die Güterbeförderung durch reichsbahneigene Fahrzeuge ist vom Gesetzgeber ganz allgemein und zeitlich unbegrenzt anerkannt, und bezüglich der Sicherheit und Zuverlässigkeit der RBahn bedarf es keiner besonderen Prüfung. Die RBahn hat nicht nur ein Recht, sondern eine Pflicht zur Motorisierung; denn als Träger öffentlicher Aufgaben hat sie die höchstmögliche Einsatzbereitschaft anzustreben und jede technische Möglichkeit auszunutzen. Inwieweit eine Ausdehnung der RBahn-Betriebe über den Bereich der Schiene hinaus verkehrspolitisch richtig oder falsch sein mag, ist hier eine zweite Frage. Die „Monopoltendenzen

---

[267]) OLG. Dresden in JW. 31 S. 898.
[268]) a. A. Hein 109 ohne Begr.

des Kapitals" der Schiene[269]) finden jedenfalls im geltenden GFernV.-Recht ihre Grenzen am GFG. und den ihm zugrunde liegenden Gedanken: der Aufrechterhaltung und Förderung des freien Unternehmers.

Einer Mitgliedschaft der RBahn im Verbande steht nach dem Gesetz nichts im Wege, wenn auch § 3 der Satzung sie zur Zeit ausschließt. Offen fragt v. Beck[270]), welche „Vorteile" der RBahn aus einer Mitgliedschaft erwachsen könnten; Güterabfertigung, Berechnung der Frachten, Versicherung, Verkehrsentwicklung besorge die RBahn selbst, die RBahn könne also nur bei der Vertretung ihrer Gesamtinteressen gehindert werden. Außerdem hätten die Mitglieder keinen Einfluß auf die Führung des Verbandes, und so bestünde die Gefahr, daß die RBahn für eine Fehlentwicklung mitverantwortlich gemacht werden könnte. Durch die Mitgliedschaft zum Verbande würde die RBahn Rechte und Pflichten eines Unternehmers erhalten. Der Vorteil einer derartigen Stellung liegt nach Ansicht des Verfassers allerdings weniger bei der RBahn als darin, daß der gesamte GFernV. mit Kraftfahrzeugen einheitlich geleitet werden könnte.

Um einer ungesunden übermäßigen Entwicklung des RBahn-GFernV. vorzubeugen und um die Durchführung des gerechten Wettbewerbs zu sichern, hat der Verkehrsminister das Recht, der RBahn hinsichtlich der Art und des Umfanges des GFernV. Beschränkungen aufzuerlegen. Auf Grund dieser Gesetzesbestimmung kann die Verdrängung der freien Unternehmer durch den Monopolbetrieb der RBahn verhindert werden. Wollte man mit v. Beck[271]) der RBahn überall das Recht der freien Güterbeförderung zugestehen, so würde das einer gerechten Verkehrsteilung und damit Sinn und Zweck des Gesetzes ohne jeden Zweifel widersprechen und eine Entwicklung heraufbeschwören, die zur Herrschaft des monopolistischen Großbetriebes über den kleinen eigenverantwortlichen Unternehmer führen müßte, ganz entgegen den oben aufgezeigten nationalsozialistischen Grundanschauungen.

Eine Vermehrung des Fahrzeugparks der RBahn bei gleichzeitiger Genehmigungssperre für die freien Unternehmer widerspricht ebenfalls der Tendenz des Gesetzes. Sicher wird hier die Motorisierung Deutschlands gefördert und somit einer Grundforderung des Gesetzes entsprochen; aber der freie eigenverantwortliche Unternehmer, dem die besondere Sorge des Staates gilt, wird, wenn n u r der GFernV. der

[269]) Vgl. Wiedenfeld a. a. O.

[270]) VZ. 35 721/32.

[271]) v. Beck beruft sich auf die amtl. Begr. zum Reichsautobahngesetz, wonach die RBahn überall Kraftwagen-Fernverkehr betreiben soll. RV. 36/766.

RBahn bei dem allgemeinen Wirtschaftsauftrieb erweitert wird, prozentual verdrängt[272]), und das nicht etwa, weil er im gerechten Leistungswettbewerb versagt hätte oder unterlegen wäre, sondern gerade ohne Wettbewerb — vom gerechten Wettbewerb ganz zu schweigen — und der mit ihm beabsichtigten Leistungssteigerung, also dadurch, daß die Grundgedanken des Gesetzes unberücksichtigt bleiben.

Besonders bedenklich ist die Entwicklung seit dem Erlaß vom 2. 2. 1938[273]). Hier wird der RBahn-Güterkraftverkehr, der sich, weil keiner Genehmigungssperre unterworfen und durch die Wirtschaftsbelebung begünstigt, sehr rasch entwickeln und den Laderaum sehr erheblich[274]) steigern konnte, mit dem gewerblichen GFernV. auf eine Stufe gestellt. So ist dem gewerblichen GFernV. neben der Schiene ein neuer starker Konkurrent: der GFernV. der Deutschen Reichsbahn, entstanden. Ein Konkurrent, der bei Schaffung des Gesetzes unbekannt und ungewollt war; denn das Gesetz regelt den Wettbewerb zwischen freiem gewerblichen GFernV. und Eisenbahnen, es geht von einem Dualismus zwischen Straße und Schiene aus. Allerdings sind in §§ 29 ff. Ausnahmebestimmungen zugunsten der RBahn getroffen; doch kann die ganze Regelung nur so verstanden werden, daß die Entwicklung des RBahn-Güterkraftverkehrs in angemessenem, der Entwicklung des gewerblichen GFernV. entsprechendem Umfange gewünscht wird, nicht aber so, daß der RBahn die Möglichkeit zur alleinigen Beschaffung von Laderaum gegeben werden sollte, der dann einmal vorhanden, dem gewerblichen GFernV. die Aufträge bzw. die hoch tarifierten Güter wegnehmen kann. Es ist daher zweifelhaft, ob die Anordnung des Verkehrsministers, die auf Grund des § 35 erlassen ist, eine Vorschrift ist, die zur „Verwirklichung der Grundzüge des Gesetzes erforderlich" und so eine Vorschrift „ergänzenden Inhalts" ist; denn durch jede einseitige Stärkung des RBahn-Kraftverkehrs wird das freie Unternehmertum zurückgedrängt.

Es ist weiter zweifelhaft, ob die Anordnung vom 2. 2. 1938 der Aufrechterhaltung und Förderung des freien Unternehmertums tatsächlich dient; denn schon durch die grundsätzliche Gleichstellung des mit erheblichen Kapitalien aufgezogenen und durch die einengenden Bestimmungen des Gesetzes nicht gebundenen RBahn-Kraftverkehrs wird eine Benachteiligung des gewerblichen GFernV. bewirkt. Der Erlaß beginnt allerdings mit den Worten: „Um die bei einem großen Teil

[272]) Vgl. Statistik, Schönleben Str. 37 363/5, nach der, wenn das Motorisierungsverhältnis des gewerblichen GFernV. für 1933 mit 100 angesetzt ist, für 1936 bereits ein Motorisierungsverhältnis von nur 63,5 errechnet ist.

[273]) Siehe Anlage 2.

[274]) Es ist dem Verfasser nicht gelungen, authentische Zahlenangaben zu erhalten; anscheinend werden diese Zahlen geheimgehalten.

des Güterfernverkehrsgewerbes bestehende Notlage zu beheben und die Entwicklung dieses wichtigen Verkehrszweiges zu fördern, ordne ich ..." Es folgt dann aber die Gleichstellung des RBahn-Kraftverkehrs, die neben dem Wettbewerb mit der Schiene den Wettbewerb zwischen RBahn-Kraftverkehr und gewerblichen GFernV. zuspitzt[275]).

Es ist nun nicht unlogisch, wenn mit „nicht schlechter stellen" und „gleichstellen" verschiedenes gesagt wurde; denn unter „Gleichstellung" ist hier eine rechtliche Gleichstellung zu verstehen, die sich wirtschaftlich aber sehr verschieden auswirken kann, d. h. praktisch gesprochen: der mit erheblichen Kapitalien arbeitende Betrieb der RBahn, bei dem der RBahn-Kraftverkehr eine kleine Sonderabteilung bildet, kann bei gleichen gesetzlichen Voraussetzungen und Benutzung der vorhandenen RBahn-Einrichtungen wirtschaftlich ganz anders arbeiten als ein kleiner Unternehmer, der seinen Lastzug auf Raten gekauft hat und der Hilfe Dritter bei der Güterabfertigung bedarf. Die rechtliche Gleichstellung ist also für den gewerblichen GFernV. praktisch keine Gleich-, sondern eine Schlechterstellung. Der Verkehrsminister hat die Entwicklung des RBahn-Kraftverkehrs genau zu überwachen und die nötigen Beschränkungen anzuordnen zum Schutz des gewerblichen GFernV., der nach dem Willen des Gesetzgebers zu fördern ist.

Das Aufsichtsrecht des Verkehrsminister über den RBahn-Kraftverkehr entspricht der Aufsicht über den Schienenbetrieb der RBahn nach §§ 31/32 des Reichsbahngesetzes (RGBl. II 1930, 369), es umfaßt alle Befugnisse, die sich auf Grund der §§ 29/30 GFG. besonders bezüglich der Tarifregelung ergeben. Der Verkehrsminister kann, soweit es ihm notwendig erscheint, jede Auskunft über Verkehrs-, Betriebs- und finanzielle Angelegenheiten des RBahn-VFernV. verlangen. Das Aufsichtsrecht steht dem Minister allein zu, er kann es nicht einer anderen Behörde, z. B. den Genehmigungsbehörden, übertragen[276]).

10. Die Tarifregelung.

a)

Die Durchführung des gerechten Leistungswettbewerbes und die Lösung des Problems Eisenbahn—Kraftwagen ist letzthin abhängig von der Gestaltung des Tarifrechts. Der Gesetzgeber hat, ausgehend davon, daß das Tarifrecht nicht in starre und unbewegliche Formen gezwungen werden dürfe, sondern besonders anpassungsfähig den jeweiligen volkswirtschaftlichen Belangen gerecht werden müsse, die

---

[275]) Vgl. KW.-Betrieb 38 Heft 5 S. 1—4.
[276]) Vgl. Gülde 333; Hein 101.

Aufstellung der Tarife den Beteiligten selbst überlassen und dem zuständigen Minister mit der Genehmigungspflicht die Verantwortung dafür übertragen, daß die Tarife den allgemeinen verkehrspolitischen Grundsätzen fortlaufend angepaßt sind.

Demzufolge hat der Verband nach § 13 des Gesetzes „im Einvernehmen mit der RBahn" Tarife für den GFernV. aufzustellen. Die Tarife bedürfen der Genehmigung des Verkehrsministers. Kommt zwischen Verband und RBahn keine Einigung zustande, so setzt der Minister die Tarife fest. Der Verkehrsminister kann ferner jederzeit Änderungen der Tarife verlangen, die er für notwendig hält. Vor der Genehmigung oder Festsetzung der Tarife ist ein Tarifbeirat zu hören (§ 32 DVO.), der aus Vertretern der Wirtschaft zusammengesetzt ist, und an dessen Beratungen Vertreter der RBahn und des Verbandes teilnehmen.

Über die Gestaltung der Tarife ist im Gesetz nichts gesagt, sie hat aber selbstredend dem Vorspruch des Gesetzes zu entsprechen. Diese Regelung steht im Gegensatz zum § 22 der Notverordnung, der bestimmte: Die Beförderungspreise sind so zu bemessen, daß „der gemeinwirtschaftliche Aufbau des Eisenbahngütertarifs nicht gefährdet wird". Diese einseitige Vorschrift zugunsten der RBahn ist aus oben angezeigten grundsätzlichen Erwägungen fortgefallen. Der Staat übt seinen verkehrspolitischen Einfluß durch Verwaltungsakte des Verkehrsministers aus, denn bei der heutigen staatsrechtlichen Stellung der Reichsregierung erschien es nicht angebracht, nochmals durch ausdrückliche Gesetzesvorschrift bestimmte Weisungen dem Verkehrsminister zu geben, wie er in Ausübung der Tarifhoheit zu verfahren habe [277]. Grundsätzlich sollen Verband und RBahn die Tarife im gegenseitigen Einvernehmen festlegen, und erst, wenn keine Einigung erzielt werden kann, hat der Minister zu entscheiden, und zwar als unparteiischer Schiedsrichter, der sich lediglich nach den Interessen der Gesamtnation und den vom Gesetz gestellten Aufgaben zu richten hat.

Die Unparteilichkeit des Verkehrsministers könnte bei rein äußerlicher Betrachtungsweise heute in Zweifel gezogen werden, nachdem durch das Gesetz vom 10. 2. 1937 (a. a. O.) das Amt des Verkehrsministers mit dem des Generaldirektors der RBahn in Personalunion verbunden ist; denn, wie oben (vgl. B III 5) gesagt, ist eine öffentlich-rechtliche Parallelstellung von RBahn und Verband nur bis zum Erlaß dieses Gesetzes gegeben. Wenn auch die gesetzmäßige Amtstätigkeit eines deutschen Ministers nach der Überzeugung des Verfassers über jeden Zweifel erhaben ist, so muß doch darauf hingewiesen werden, daß die heutige Personalunion des Verkehrsministers und des Generaldirektors

[277]) v. Beck VZ. 35 721—32.

der RBahn für alle Volksgenossen, die die Sachlage nicht genau überschauen, und das sind mehr als 90 % des Volkes, als eine nicht nur ideelle Stärkung der RBahn im öffentlichen Leben angesehen werden wird. Es besteht so die Gefahr, daß selbst jede noch so berechtigte Entscheidung des Ministers gegen gewerblichen Güternahverkehr, gewerblichen Güterfernverkehr, Werkverkehr, Binnenschiffahrt oder sonst nicht reichsbahninteressierte Verkehrszweige von den Betroffenen insoweit ungünstig aufgenommen werden wird, als diese sich insgeheim etwa folgendes sagen: „Es ist eben doch ein Eisenbahner!"; der Mensch sucht meistens für jede gegen ihn ergangene sachliche Entscheidung eine Begründung in persönlichen Unzulänglichkeiten des anderen. Eine innere Unzufriedenheit lähmt aber einen gesunden Leistungswettbewerb und gefährdet das notwendige Vertrauen zur Führung[278]).

Die Lösung dieses nicht zu unterschätzenden Problems ist schwierig. Da der Gesetzgeber den Generaldirektor der RBahn wegen der für das Volk so großen Bedeutung der RBahn zum Minister ernannt hat, also den Rang eines Abteilungsleiters im Reichsverkehrsministerium als nicht entsprechend angesehen hat, bleibt nach Ansicht des Verfassers nur der Weg: bei Aufrechterhaltung des Kapitels I „Einheitliche Verkehrspolitik"[279]) des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung das Eisenbahnwesen aus dem Geschäftsbereich des Verkehrsministeriums völlig herauszulösen und für die Eisenbahn, ebenso wie für die Post, ein besonderes Reichsministerium zu schaffen. Für die Einheit der Verkehrspolitik der im Verkehrs-, Post- und Eisenbahnministerium zusammengefaßten Verkehrsmittel wäre dann der Verkehrsminister verantwortlich. Gleichfalls wäre er für alle Streitfragen über das Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsarten und über die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrszweige, sowie für grundsätzliche Maßnahmen auf dem Gebiet der Tarifpolitik zuständig.

Die nach § 13 des Gesetzes festgelegten Tarife haben alle für die Berechnung des Beförderungsentgelts notwendigen Angaben — Beförderungspreise und im Gegensatz zur früheren Regelung auch Nebenleistungen —, sowie alle anderen für den Beförderungsvertrag maß-

[278]) Vgl. hierzu z. B. „Reichsbahn und Privatbahnen" in „Frankfurter Zeitung" 1939 Nr. 92 S. 6. Die Privatbahnen, die sich schon immer gegen die „Doppelrolle" der Reichsbahn, der sie den Vorwurf machen, ihre Stellung als technische Aufsichtsbehörde über die Nahverkehrsunternehmen ausgenutzt zu haben, um einen unbequemen Wettbewerb auszuschalten, gewandt haben, sehen eine weitere Benachteiligung darin, daß, nachdem die RBahn bereits in dem z. Z. geltenden Konzessionsverfahren trotz ihrer Doppelrolle gutachtlich im Einspruchsverfahren gehört wird, die letzte Instanz derartiger Verfahren der Reichsverkehrsminister ist, der daneben aber auch als Generaldirektor der RBahn die Spitze der den Einspruch als Konkurrent erhebenden Behörde ist.

[279]) Abgedruckt S. 5.

gebenden Bestimmungen zu enthalten. Der vom Verkehrsminister genehmigte oder festgesetzte Tarif bindet alle am Beförderungsvertrag Beteiligten und die Gerichte und Verwaltungsbehörden (§ 13). Es ist sonach nicht möglich, die Höhe der Tarife oder die Rechtmäßigkeit nachprüfen zu lassen[280]), auch wenn im Einzelfall der Tarif tatsächlich Sinn und Zweck des Gesetzes widersprechen sollte.

b)

Die Rechtsnatur des Reichskraftwagentarifs ist die eines öffentlichen Tarifs, vergleichbar mit den Tarifordnungen des Arbeitsrechts[281]) und, soweit Beförderungspreise festgesetzt werden, mit den obrigkeitlichen Preisregulierungen. Im einzelnen ist zu sagen a) über die Erstellung und b) und c) über den Tarifzwang:

a) Der Reichskraftwagentarif, vom Verband aufgestellt und vom Verkehrsminister genehmigt oder festgesetzt, tritt in Kraft durch eine der öffentlichen Rechtssphäre angehörende Erklärung des Verkehrsministers; denn einmal steht der Verkehrsminister zu den Beteiligten in einem Verhältnis der Über- und Unterordnung und zum anderen wird er überwiegend im öffentlichen Interesse der Ordnung des Güterverkehrs und der Wahrung des Tariffriedens tätig.

Die Genehmigung, wie auch die eventuell notwendig werdende Festsetzung des Tarifs durch den Verkehrsminister, die er als Vertreter der von ihm verkörperten Staatsgewalt vornimmt, ist ein Ausfluß seines öffentlich-rechtlichen Aufgabenkreises, er übt hier auf Grund der Ermächtigung des Gesetzes Hoheitsrecht des Staates aus; der entgegenstehende Wille der Betroffenen ist daher unbeachtlich. Dieser öffentlich-rechtliche Staatsakt ist nicht etwa ein Verwaltungsakt, der innerhalb der Verwaltung an eine bestimmte Person ergeht, sondern er wird für die Beteiligten, eine unbestimmte Vielheit von Personen, erlassen und ergeht an diese unbestimmte Vielheit. Es handelt sich demnach um die Schaffung eines allgemein zwingenden Rechtssatzes. Sonach trägt die rechtswirksame Erstellung des Tarifs die charakteristischen Züge der Rechtsverordnung; denn er ist gesetzter Rechtssatz, der von einer staatlichen Stelle ausgeht, ohne Gesetz zu sein[282]). In der Genehmigungserklärung des Tarifs durch den Verkehrsminister lediglich einen öffentlich-rechtlichen Verwaltungsakt zu sehen, also etwa eine obrigkeitliche

[280]) Die Genehmigungserteilung und die Veröffentlichung als Voraussetzung für die Rechtswirksamkeit der Tarife können vom Gericht nachgeprüft werden. Vgl. auch Gülde S. 309.

[281]) Vgl. hierzu Dersch S. 55 ff., der die Tarifordnung als „staatliche Rechtsverordnung“ und „öffentlich-rechtlicher Rechtsnatur“ bezeichnet; sowie Hennicke S. 30 ff. und das dort angeführte Schrifttum.

[282]) W. Jellinek S. 226.

Willenserklärung innerhalb der Verwaltung gerichtet an den Präsidenten des Verbandes dahin, daß dem vom Verband aufgestellten Tarif öffentliche Belange nicht entgegenstünden, geht nicht an. Diese Auffassung würde der rechtlichen Bedeutung der Genehmigungserklärung des Verkehrsministers nicht gerecht; denn es besteht nicht bereits vor dieser Genehmigung ein rechtswirksamer Tarif, so daß die Genehmigung des Ministers nur die Bedeutung einer Erklärung dahin hätte, die Staatsverwaltung habe gegen diesen Tarif keine Bedenken zu erheben, sondern der Tarif erlangt Rechtswirksamkeit erst mit der Genehmigung und durch diese; vorher ist der Tarif lediglich eine Ausarbeitung des Verbandes im Einvernehmen mit der RBahn, die der Rechtswirkung noch ermangelt.

Dahin geht auch der Sinn der gesetzlichen Regelung des Zustandekommens des Tarifs nach § 13: Zunächst müssen die am GFernV.-Problem Beteiligten sich, womöglich, untereinander einigen, und dann verleiht der Verkehrsminister als Hoheitsträger dieser Einigung durch seine Genehmigung Rechtskraft und macht dadurch den Tarif zu einer Rechtsverordnung. Am Zustandekommen dieser Rechtsverordnung sind also gleichermaßen beteiligt die dem Verband als öffentlich-rechtlicher Körperschaft weitgehend eingeräumte Selbstverwaltung und die zur Erhebung des Selbstverwaltungsaktes zu einer allgemein verbindlichen Rechtsnorm notwendigerweise noch hinzutretende Funktion der Staatshoheit durch die Genehmigung dieses Aktes seitens des Verkehrsminister. Versagt aber die Selbstverwaltung des Verbandes z. B. dadurch, daß es ihm nicht gelingt, mit der RBahn eine Einigung zu erzielen, so hat bei der großen öffentlich-rechtlichen Bedeutung, die den Tarifen für den Verkehr zukommt, die Staatshoheit unmittelbar einzugreifen, d. h. der Verkehrsminister hat dann autoritär und unmittelbar den Tarif von sich aus zu erlassen; dann schafft er allein die für alle verbindliche Rechtsnorm, und die Mitwirkung des Verbandes kommt in Wegfall.

Der Auffassung des Tarifs als allgemein verbindliche Rechtsnorm entsprechen die bindende Kraft der Tarife gegenüber den Gerichten und Verwaltungsbehörden, sowie die Gesetzesbestimmungen, daß ein Verstoß gegen den Tarif eine strafbare Handlung ist, und daß die Veröffentlichung der Tarife durch den Verkehrsminister im Reichsverkehrsblatt, und zwar in der üblichen Form der Erlasse erfolgt. Der Reichskraftwagentarif bildet insofern, soweit er die Beförderungsbedingungen in der Kraftverkehrsordnung zusammenfaßt, auch rechtlich das Gegenstück zur Eisenbahnverkehrsordnung.

b) Dem Verband liegt die öffentlich-rechtliche Verpflichtung ob, einen Tarif aufzustellen und zur Anwendung zu bringen (formeller Tarifzwang) im Gegensatz zum privatrechtlichen Tarif.

c) Durch den Reichskraftwagentarif legt der Staat den Tarifpflichtigen die Kontraktbereitschaft zwingend auf (materieller Tarifzwang) im Gegensatz zum privatrechtlichen Tarif.

Zu c) sind drei Arten des materiellen Tarifzwangs mit Spieß[283]) zu unterschreiben, je nachdem ob 1. der Tarif im Zweifel zur Grundlage des abzuschließenden Rechtsgeschäfts zu machen ist, ob 2. alle zu dem Tarif angetragenen Rechtsgeschäfte mit jedermann zu machen sind, und ob 3. der Tarifpflichtige nur auf Grundlage des Tarifs abschließen darf oder es ihm verboten ist, andere oder abweichende Geschäfte zu tätigen.

Der Tarifzwang zu 1. ist die schwächste Form; hier ist eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung nur im Zweifel gegeben. Der Tarifpflichtige ist also nicht gezwungen, jedesmal nach dem Tarif abzuschließen. Der Reichskraftwagentarif ist aber gemäß § 12 ff. GFG. nicht etwa nur im Zweifel subsidiär anzuwenden, sondern die genaue Festlegung des Tarifs für Beförderungsleistungen und Nebenleistungen, die gesetzliche Nachforderungspflicht des Verbandes u. a. m. sprechen für das Gegenteil.

Der Tarifzwang zu 2. scheidet deshalb aus, weil das Recht des gewerblichen GFernV. im Gegensatz zum Eisenbahnrecht (§ 3 Eisenbahnverkehrsordnung) den Kontrahierungszwang auf Grund einer Beförderungspflicht nicht kennt (§ 9 Kraftverkehrsordnung).

Dem Tarifzwang zu 3. ist der Reichskraftwagentarif unterworfen; denn alle Rechtsgeschäfte der Tarifpflichtigen, soweit sie den Wirtschaftskreis des GFernV. berühren, dürfen nur auf der Grundlage des Tarifs abgeschlossen werden. Das folgt aus § 14 des Gesetzes und aus den zahlreichen öffentlich-rechtlichen Bestimmungen, wie z. B. Kontrollpflichten, Nachforderungspflichten, Ordnungsstrafen, Kriminalstrafen, die eine genaue Einhaltung der Tarifregelung zum Ziel haben. Das folgt weiter überhaupt aus der öffentlich-rechtlichen Ordnungstendenz des Gesetzes, das ja gerade jede Umgehung der Tarife verhindern soll, um den öffentlichen Verkehrsfrieden zu sichern[284]). Diesem Ziel dient mithin der Kraftwagentarif in besonderem Maße, indem er die Voraussetzung ist für die Lösung des öffentlichen Problems Eisenbahn—Kraftwagen auf dem Gebiet des Güterfernverkehrs.

Der Reichskraftwagentarif gehört sonach in die Sphäre des öffentlichen Rechts und ist daher ein öffentlich-rechtlicher Tarif, seine Normen sind zwingende Vorschriften. Insoweit ist die Vertragsfreiheit der am GFernV. Beteiligten ausgeschlossen.

---

[283]) Spieß a. a. O. 29/30.

[284]) Vgl. die amtliche Begründung zum GFG.

c)

Der Reichskraftwagentarif ist im Gegensatz zum Tarif der Notverordnung ein Festtarif, d. h. es dürfen weder höhere noch geringere als die allgemein festgesetzten und veröffentlichten Frachtsätze berechnet werden[285]). Der Tarif ist auch insoweit ein Festtarif, als er im Verhältnis zwischen Spediteur und Verladerschaft für den einem Beförderungsvertrag zugrunde liegenden Speditionsvertrag gilt, also nicht etwa *nur* beim Beförderungsvertrage zwischen frachtbriefmäßigem Absender und Unternehmer verbindlich ist. Andernfalls wäre es möglich, daß z. B. die Firma X, wenn sie ohne Spediteur verlädt, 100 % Tariffracht zahlen muß, weil sie „am Beförderungsvertrag beteiligt" ist, wenn sie dagegen durch den Spediteur verlädt, wäre nur dieser am Beförderungsvertrag beteiligt, während die Firma X an den Festtarif nicht gebunden wäre und somit unter Preis zahlen könnte. Der Erfolg könnte ein Anreiz zur Tarifunterbietung für die Spediteure und ein Konkurrenzkampf unter ihnen sein. Eine derartige Lösung würde aber der mit der Tarifregelung erstrebten tatsächlichen Einhaltung der Tarife, also der Tendenz der Tarifregelung, widersprechen und wäre mit einem öffentlich-rechtlichen Tarif nicht zu vereinen; denn der Reichskraftwagentarif als öffentlich-rechtlicher Tarif gilt eben nicht nur speziell für einen einzelnen Beförderungsvertrag, sondern ganz allgemein, und jede Umgehung der Tarifbestimmungen, die den Tariffrieden und damit den gerechten Leistungswettbewerb stören könnte, ist gesetzwidrig.

Man kann sich hier nicht zur Begründung einer Gegenansicht auf das Eisenbahntarifrecht berufen, weil das Tarifrecht des Güterfernverkehrs ihm nachgebildet sei, und nun die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung ergänzend oder analog anwenden; denn es war schon gesagt, daß die Eisenbahn-Gesetzgebung den Schutz vornehmlich des einzelnen Volksgenossen gegen den monopolistischen Betrieb der Eisenbahn bezweckte, während es sich hier um eine öffentliche Regelung zwecks Zusammenarbeit ganzer Verkehrszweige vornehmlich im Staatsinteresse handelt. Wenn also im GFG. keine eindeutigen Bestimmungen getroffen sind, so ist nicht etwa der bisherigen Regelung des Eisenbahnverkehrsrechts zu folgen, sondern aus Sinn und Zweck des *neuen* Gesetzes eine Lösung zu suchen.

So kann für die vertretene Ansicht bezüglich des Festtarifs auch aus dem Wortlaut des § 28 eine Stützung herangezogen werden. Zunächst mag es allerdings erscheinen, als ob die Spediteure, die dem § 28 nach mit Beförderungsverträgen und Beförderungspapieren in Verbindung gebracht werden, nur insoweit den Bestimmungen der

285) v. Beck, VZ. 35 S. 727; Gülde S. 310; Hein S. 84.

Tarife unterlägen. Die Bindung der Spediteure ist damit aber noch nicht erschöpft; denn wenn der Wortlaut des § 28 unter Ziff. 1 von „vermitteln" neben „abschließen" und „erfüllen" spricht, kann unter „vermitteln" nur eine Tätigkeit des Spediteurs für zwei verschiedene Personen logisch zu fassen sein. Das Wort „abschließen" erfaßt aber die Rechtsbeziehungen zu den Unternehmern, das Wort „erfüllen" die zum Verbande, sonach muß sich das Wort „vermitteln" auf die Rechtsbeziehungen zu Kunden und Unternehmern beziehen. Daraus folgt, daß auch der Spediteur seinen Kunden gegenüber an die Tarifbestimmungen gebunden ist, und zwar unabhängig von seiner Provisionsforderung. Diese Ansicht läßt sich gleichfalls auf Ziff. 2 stützen, wonach der Spediteur Zahlungen und Zuwendungen entgegen den Tarifbestimmungen weder „annehmen", „vermitteln" noch „bewirken" darf. Zahlungen oder Zuwendungen „bewirken", bezieht sich logisch, entsprechend dem zu Ziffer 1 Gesagten, auf Ermäßigungen der tarifmäßigen Fracht durch den Spediteur und zwar nur seinen Kunden gegenüber. Der Reichskraftwagentarif ist sonach ein öffentlichrechtlicher Tarif, an den auch die Spediteure im Verhältnis zu ihren Kunden gebunden sind, weil es sich um zwingende Vorschriften des öffentlichen Rechts handelt.

Die Praxis hat sich diesem Ergebnis zum Teil angeschlossen, und der Verkehrsminister hat bei gleichzeitiger Einführung der Regelung in das Eisenbahntarifrecht durch die Anordnung vom 8. 8. 1938[286]) bestimmt, daß der Tarif — unbeschadet der Sonderreglung im Spediteursammelladungsverkehr — nicht nur für den Beförderungsvertrag zwischen den Unternehmern und dem frachtbriefmäßigen Absender, sondern auch für den einem Beförderungsvertrag zugrunde liegenden Speditionsvertrag zwischen dem Spediteur und seinen Kunden Geltung hat.

d)

Der Reichskraftwagentarif ist kein Kraftwagentarif, sondern er ist dem Tarifsystem der Eisenbahn angepaßt[287]). Die Schaffung eines arteigenen Kraftwagentarifs, der auf den Selbstkosten des Kraftwagens und nicht denen der Eisenbahn aufbaut, ist schon lange die Forderung aller nicht reichsbahninteressierten Kreise[288]). Bisher hat der Staat

[286]) Siehe Anlage 5.

[287]) Z. B. berechnet sich die Länge der Beförderungsstrecke nach den Schienenkilometern, § 20 Kraftverkehrsordnung, und hiernach die Beförderungssteuer. Vgl. vorl. Durchführungsverordnung zum Gesetz zur Änderung des Beförderungssteuergesetzes vom 2. 7. 1936 (Beförderungssteuer beim Güter- und Werkfernverkehr) vom 21. 9. 1936.

[288]) Vgl. hierzu aus jüngster Zeit „RBahn und Lastkraftwagen" in „Frankfurter Zeitung", 1939, Nr. 64 S. 7.

ihr nicht entsprochen[289]). Heute sind im allgemeinen die Selbstkosten der einzelnen Kraftfahrzeugbetriebe zu übersehen, es kann daher für den gewerblichen Kraftverkehr ein Tarifsystem geschaffen werden, das für diesen Verkehrszweig arteigen ist; denn genau so wie der RBahn-Tarif auf Grund der Selbstkosten des RBahn-Betriebes und der in der Schienengebundenheit begründeten Eigenarten entstanden ist — insbesondere hinsichtlich der Zugzusammenstellungs- und Abfertigungskosten — muß die Bildung des Kraftwagentarifs erfolgen, die dem individualistischen, jederzeit und jeden Orts einsatzbereiten Verkehrsmittel und seinen besonderen Eigenschaften gerecht wird[290]).

Die Kraftwagen-Tarifpolitik hat sich im Rahmen der mit dem Gesetz erstrebten Verkehrsteilung zu halten und hat dem Ziel des Gesetzes zu entsprechen, nämlich der Sicherstellung eines gerechten Leistungswettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen und der Entwicklung des freien gewerblichen GFernV. Mit dieser Feststellung könnte im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Arbeit das Kapital über das Tarifrecht abgeschlossen werden; denn die Festsetzung der einzelnen Tarife einschließlich aller Nebenkosten ist gerade durch die öffentlich-rechtliche Regelung den Beteiligten zur Erledigung im gegenseitigen Einvernehmen übertragen worden, und darin allein besteht die gesetzliche Regelung[291]). Da nun aber von einer derartigen Tarifgestaltung die Lösung des der Arbeit zugrunde liegenden Problems in ganz hervorragendem Maße abhängig ist, soll im folgenden schon im Interesse einer in sich geschlossenen Arbeit auf die wichtigsten Streitfragen kurz eingegangen und zu ihnen Stellung genommen werden.

---

[289]) Vgl. die Anordnung des Verkehrsminister vom 2. 2. 1938 (Anlage 2), die eine besonders enge Angliederung des Reichskraftwagentarifs an die Reichsbahntarife brachte.

[290]) Vgl. v. Galléra VT. 37 427/30; Gülde 295; Scholz in Wirtsch. u. Verkehr Bd. 1 32/6; Mellerowicz in Wirtsch. u. Verkehr Bd. 1 30/1.

[291]) Es sei an dieser Stelle vergleichsweise auf die gesetzliche Regelung des Straßenverkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika hingewiesen (Berchthold Arch. f. Eis. 37, 1351/1418). Obwohl in jedem Lande, wie oben gesagt, die verkehrspolitischen Gegebenheiten — in den Vereinigten Staaten z. B. besonders im Hinblick auf Entfernung und staatspolitische Lage — verschieden sind, gibt die Regelung durch das Motor Carries Bill vom 9. 8. 1935 die Möglichkeit einer interessanten Gegenüberstellung vornehmlich bezüglich der Tarifgestaltung.

Der zwischenstaatliche Verkehr — nur er unterliegt verfassungsmäßig der Bundesgesetzgebung — ist konzessionspflichtig. Die Unternehmer haben ihre Tarife der „Interstate Commerce Commission" (ICC.) zur Genehmigung vorzulegen. Die Tarife selbst müssen „just and reasonable" sein, eine Angleichung an den Eisenbahntarif ist nicht erfordert. Auch sind Konkurrenztarife erlaubt, sofern sie unter gleichen Umständen allen Verfrachtern gewährt werden und die Kosten des betreffenden Transports decken!

Die Gesetzgebung bezweckt die Aufrechterhaltung eines gesunden Wett-

1. Alle Debatten über die Tarifgestaltung für den gewerblichen GFernV.[292]) beginnen damit, daß die Vertreter der Eisenbahn behaupten, der Kraftwagen gefährde das „gemeinwirtschaftliche" Tarifsystem der RBahn. Damit wird gleichzeitig der Vorwurf erhoben, der Kraftwagen stelle sich nicht nur gegen die RBahn, sondern gegen die Interessen der Nation, denn er gefährde auf der einen Seite eine lediglich gemeinnützigen Belangen dienende Einrichtung, um auf der anderen Seite einzelnen freien Unternehmern, die im Regelfall nicht gemeinnützig, sondern eigennützig dächten, Vorteil zu gewähren. Diese Ansicht wird vornehmlich mit der Beförderungs- und Betriebspflicht der Eisenbahn gestützt, die im GFernV.-Recht nicht besteht. Da nun der Lastkraftwagen tariflich hochwertige Güter in erster Linie befördere, eben weil er keiner Beförderungspflicht unterläge, bestünde die Gefahr, daß die RBahn die Tarifsätze für die tariflich geringwertigen Güter nicht zu den volkswirtschaftlich günstigen Sätzen aufrechterhalten könne. Denn der Wert der Waren, welcher bei der Berechnung der Eisenbahntarife eine so wesentliche Rolle spielt, habe auf die Preisbildung im Güterkraftverkehr keinen unmittelbaren Einfluß, eine Preisbildung aber, die den Wert der Güter nicht berücksichtige, müsse das Tarifsystem der RBahn in seinen Grundlagen erschüttern, und deshalb müsse auch der Reichskraftwagentarif weiterhin an das Werttarifsystem der RBahn gebunden bleiben.[293]).

Die Vertreter des gewerblichen GFernV. wenden sich gegen die Grundlage der gegnerischen Ansicht, indem sie unter gemeinwirtschaftlichen Preisen nichts anderes verstehen wollen, als „richtige und

bewerbs mit staatlicher Hilfe. Die ICC. hat Aufsicht über Buchführung und Finanzgebarung der Unternehmer. Die ICC. ist von der politischen Staatsverwaltung getrennt, ihre Stellung gleicht der des obersten Gerichtshofes, wie auch ihre ganze Arbeitsweise mehr den Charakter einer richterlichen als einer Regierungsfunktion trägt. Verkehrspolitik betreibt die ICC. wie jeder Richter bei der Gesetzesauslegung.

Der Ausgleich zwischen Eisenbahn und Kraftwagen soll sich just and reasonable nach dem wirtschaftlichen Kräftespiel unter Staatsaufsicht vollziehen, wobei unrentable Linien allerdings eingezogen werden. Nach dieser Regelung liegt die Entscheidung für Eisenbahn oder für Kraftwagen weniger bei dem Staat oder dem Verkehrsmittel selbst, sondern vornehmlich bei den Verfrachtern!

[292]) Eine Bestimmung, nach der die RBahn ihre Tarife im Einvernehmen mit dem RKB. festzusetzen hat, besteht bisher nicht. Der „Ständigen Tarifkommission" der RBahn, die nur aus Vertretern der RBahn und einem Vertreter der Privatbahnverwaltungen zusammengesetzt ist, steht zur Begutachtung der Tarifangelegenheiten ein Verkehrsausschuß zur Seite, dem lediglich als Beigeordneter ohne Stimmrecht u. a. auch der Präsident des RKB. angehört.

[293]) Vgl. v. Beck VZ. 36 337/48; Fischel VZ. 37 430/5; v. Galléra VT. 37 427/30; Kleinmann VT.-Woche 37 345/50; Koenigs VT.-Woche 36 213/6; Linden VZ. 37 219/21; 525/6; Schubert VZ. 37 441/8; Spieß ArchfEi. 37 701/28; in Wirt. u. V. Bd. 1 47/56; Pastowski VZ. 37 283/92, Wagemann VT.-Woche 36 217/20.

gesunde Preise für die Volksgemeinschaft", d. h. „wirtschaftlich richtige Preise, die betriebsökonomisch richtig gebildet sind" und deshalb wie die betriebsökonomisch gebildeten Preise niemals gegen die Interessen der Nation stehen können; denn auch die betriebsökonomisch gebildeten Preise fänden heute überall, also auch im Verkehrswesen, ihre Begrenzung in den Auswirkungen durch die Volksgemeinschaft[294]). Ferner wird auf die der Gemeinschaft zugute kommende Motorisierung und ihre infolge der einengenden Bestimmungen — so des Tarifsystems — noch ungenutzten Möglichkeiten hingewiesen und weiter darauf, daß der Gesetzgeber den betonten Schutz des „gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems der RBahn" aus der Notverordnung nicht in das GFG. übernommen hat, daß die Regelung des Gesetzes gerade bezüglich des freien Unternehmertums nationalsozialistischen Auffassungen entspricht, und daß die Vorwürfe, die persönlicher Natur wären, immer leicht, und zwar von jeder Seite aus erhoben werden könnten.

Der Verfasser ist der Ansicht, daß bei der heutigen engen Bindung nicht nur des einzelnen, sondern auch des kapitalistischen oder monopolistischen Großbetriebes an die Volksgemeinschaft eine Unterscheidung von gemeinwirtschaftlichem Eisenbahn-Betrieb und ökonomischem Kraftwagen-Betrieb im oben bezeichneten Sinne nicht zu rechtfertigen ist, weil heute eine völlig freie Wirtschaftsform, die den Begriff betriebsökonomisch lediglich im Gegensatz zum Begriff gemeinwirtschaftlich stellen könnte, nicht mehr vorhanden ist.

Die Beförderungs- und Betriebspflicht der Eisenbahn ist aus dem natürlich erwachsenen, im Wesen der Schiene begründeten Beförderungsmonopol — es gibt nur e i n e n Schienenweg und nur e i n e n Unternehmer — und dem ihm folgenden rechtlichen Monopol entstanden, sie war gedacht als Schutzmittel gegen etwaigen Mißbrauch des Monopols[295]). Wenn wir heute bei der Entwicklung des Kraftwagens kein natürliches Monopol der Eisenbahn mehr haben, ist den Eisenbahnen doch ein rechtliches Monopol geblieben. Der GFernV. mittels Kraftfahrzeugen hat aber niemals ein natürliches Monopol gehabt, brauchte also auch kein rechtliches. Folglich ist nicht einzusehen, warum er einer Beförderungspflicht unterliegen müßte.

Eine allgemeine Beförderungspflicht ist weiterhin aus praktischen Erwägungen abzulehnen. Einmal könnte ein Konkurrenzunternehmen — von der RBahn ganz abgesehen — dem freien Unternehmer fortwährend tariflich ganz geringwertige Güter zur Beförderung zukommen lassen, die dieser dann befördern müßte, zum anderen Mal könnte aus der Art der Güter sich die Unmöglichkeit zur Beförderung ergeben,

---

[294]) Vgl. Merkert, Kernpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen a. a. O., VZ. 37 749/51.

[295]) Kittel-Friebe-Hay 40; KW.-Betrieb 37 Heft 11; Merkert VZ. 751/2.

wenn z. B. Dung zu befördern wäre, ohne daß die Reifen des Lastzuges gegen die ammoniakhaltigen Flüssigkeiten geschützt werden könnten. Wem entsteht schließlich ein Schaden dadurch, daß der Unternehmer eine Beförderung ablehnt? Der Kunde kann sich an die Eisenbahn wenden oder sich einen Lastzug kaufen. Die Eisenbahnen hätten allerdings einen Nutzen insofern, als die Lastzüge tariflich wertvolle Güter aus Mangel an Laderaum der Eisenbahn überlassen müßten, eine Denkungsweise, die aber weniger gemeinwirtschaftlichen Motiven entspräche.

Der Streit um die Beförderungs- und Betriebspflicht ist sowieso mehr theoretischer Natur; denn bei den öffentlichen Aufgaben des GFernV.-Gewerbes hat der Unternehmer gemäß § 7 Abs. II Kraftverkehrsordnung eine beschränkte Beförderungspflicht und kann die Übernahme von Beförderungsaufträgen nur in Ausnahmefällen verweigern, die aus der Eigenart des Kraftwagenbetriebes zu erklären sind; denn der Unternehmer wird vom Verband zur Ausführung aller ihm über die Laderaumverteilungsstelle zugewiesenen Beförderungsaufträge verpflichtet. Da die Kraftverkehrsordnung als Beförderungsbedingungen Vorschriften, wenn auch zwingender, so doch rechtsgeschäftlicher Natur enthält, erhebt sich die Frage, ob der Verfrachter aus der beschränkten Beförderungspflicht des § 7 II einen Anspruch gegen den Unternehmer herleiten kann, oder ob dieser nur dem Verband gegenüber verpflichtet ist. Gleichgültig, ob die Verpflichtung ein einseitiges Rechtsgeschäft, oder ob sie Offerte eines Vertrages ist, der durch die Bereitwilligkeit des Verfrachters, einen Beförderungsvertrag abzuschließen, angenommen wird, muß im § 7 II eine den Unternehmer allgemein bindende Verpflichtung gesehen werden[296]), weil die Tarife des GFernV.-Gesetzes öffentlich-rechtliche Vorschriften sind und weil eine allgemein bindende Verpflichtung allein dem Wesen einer Beförderungspflicht entspricht, die, wenn auch beschränkt, doch gegenüber der Gemeinschaft besteht.

Die Ausdehnung des Kraftwagens nur in verkehrsreichen Gebieten zum Schaden der RBahn kann der Staat mit Hilfe der Genehmigungsbefugnisse verhindern. Die Entwicklung in verkehrsarmen Gegenden kann und sollte dagegen erleichtert werden durch Maßnahmen auf dem Gebiete der Tarifpolitik, indem z. B. Unternehmer verkehrsreicher Bezirke Abgaben zu leisten hätten, die den Unternehmern verkehrsarmer Bezirke in irgendeiner Form zufließen müßten, um ihren Betrieb rentabel zu gestalten[297]). Der Verkehrsminister hat

[296]) So ohne Begründung Krüger in VAE. Bd. 2, S. 380; a. A. RKB. und Praxis.

[297]) Vgl. Brandenburg Zschr. f. VWiss. Jahrg. 13 S. 89/103; Berchthold ArchfEi. 37 1418.

nach dem Gesetz alle verkehrspolitischen Möglichkeiten. Voraussetzung zur Durchführung wird aber ein arteigener Kraftwagentarif sein.

2. Bei der Festsetzung der Tarife steht neben dem Streit um ein gemeinwirtschaftliches auf der Beförderungspflicht aufgebautes Tarifsystem das Problem der Leistungsvergütung im Vordergrund[298]). Da es dem freien Unternehmer im Regelfall nicht möglich ist, alle mit der Beförderung verbundenen rechtsgeschäftlichen Arbeiten selbst zu erledigen, bedient er sich schon seit Bestehen der Notverordnung der Hilfe der Spediteure. Das GFG. hat hieran nichts geändert; die Spediteure übernehmen die Abfertigung der Güter und erhalten, soweit es sich um wirkliche Abfertigungstätigkeit handelt, für die tatsächlich ausgeführten Leistungen eine angemessene Vergütung, deren Höhe tariflich festgelegt über den Selbstkosten liegen muß. Denn, da das Interesse der Spediteure an der Abfertigungstätigkeit — die RBahn hat eigene Güterabfertigungen — von der Höhe der Leistungsvergütung wesentlich beeinflußt wird, könnte es leicht zu einer Bevorzugung oder auch Benachteiligung der Beförderung im gewerblichen GFernV. kommen. Die Festsetzung der Leistungsvergütungen bereitet daher erhebliche Schwierigkeiten. Es kommt hier darauf an, einen Tarif zu schaffen, der den gerechten Leistungswettbewerb nicht dadurch beeinflußt, daß die Spediteure aus gewinnsüchtigen Momenten heraus dieser oder jener Beförderung den Vorzug geben, um gleichsam eine Werbeprovision zu erhalten. Dem Spediteur muß deshalb auch verboten sein, die Leistungsvergütung seinem Kunden irgendwie gutzuschreiben, und sie dadurch für die Beförderung im gewerblichen GFernV. zu interessieren.

So einfach, wie das hier gesagt wird, liegt das Problem in der Praxis nicht, und es sei in diesem Zusammenhang nur an die Zuschüsse der RBahn an die Spediteure zur Niedrighaltung der Rollgeldgebühren erinnert. Hinzu kommt, daß die Spediteure neben der Vergütung für geleistete Abfertigungstätigkeit in erster Linie eine Provision für die Vermittlertätigkeit fordern; denn hierin liegt ihr eigentlicher Verdienst. Leistungsvergütung und Provision sind scharf zu unterscheiden. Seit der Anordnung des Ministers vom 2. 2. 1938[299]) fallen alle Leistungsvergütungen fort und an ihre Stelle tritt eine Werbeprovision, die den Spediteuren allgemein gewährt wird, wenn sie dem GFernV. der RBahn oder den Laderaumverteilungsstellen des Verbandes Güter zuführen. Das Problem der Leistungsvergütungen ist damit aber nicht gelöst; denn dadurch, daß die Werbeprovision —

[298]) Bäte DVR. 36 A Nr. 9, 35 731 ff.; v. Beck VZ. 36 337/48, 37 337/48; Benz DVR. 36 A Nr. 11; Gülde 304; Hein 85; Linden VZ. 36 427/35.

[299]) Siehe Anlage 2.

von der Zahlung der Rollgeldzuschüsse der RBahn[300]) und der Berechtigung der RBahn, trotz der eigenen 11 500 Güterabfertigungsstellen Abfertigungsspediteure zu bestellen und ihnen eine Gebühr zu vergüten, abgesehen — sowohl den Spediteuren die dem RBahn-Kraftverkehr, als auch denen, die dem gewerblichen GFernV. Güter zuführen, zufließt, kann die Leistungsvergütung für t a t s ä c h l i c h g e l e i s t e t e D i e n s t e den Unternehmern gegenüber nicht ersetzt werden, so daß diese Leistungen den Spediteuren nicht mehr vergütet werden, von ihnen also unentgeltlich zu erledigen sind[301]).

Im übrigen sei noch darauf hingewiesen, daß der Verfasser es als unzweckmäßig ansieht, dem Verbande Abfertigungsaufgaben zu übertragen und so das Problem zu „erledigen". Diese Abfertigungsaufgaben bleiben richtigerweise der freien wirtschaftlichen Betätigung des Gewerbes überlassen. Es ist nicht einzusehen, warum der Verband, der nach dem Gesetz öffentliche Aufgaben zu erfüllen hat, nunmehr mit einem riesigen Organisationsapparat eigene wirtschaftliche Tätigkeit übernehmen sollte, die die Existenz eines Gewerbes gefährden würde. Etwa deshalb, weil die RBahn Güterabfertigungen besitzt?

Bevor das Kapitel über die Kraftwagentarife beendet wird, soll noch festgestellt werden, daß, wie auch immer die Tarife im einzelnen aufgestellt werden, eine völlige Beseitigung des Preiswettbewerbs niemals erreicht werden k a n n. Es ist grundfalsch anzunehmen, ein gerechter Leistungswettbewerb habe die Beseitigung des Preiswettbewerbs zur Voraussetzung; denn der Preis ist von der Leistung abhängig, weil der Preis eine Funktion der Leistung ist[302]).

11. Die Spediteure und das Güterfernverkehrsgesetz.

Die Stellung der Spediteure im Gesetz ist besonders umstritten[303]). Vor dem Gesetz waren die Unternehmer infolge ihrer wirtschaftlichen

---

[300]) Zuwendungen von Rollgeldzuschüssen dürfen im „GFernV. mit Kraftfahrzeugen" seit Ergänzungserlaß v. 16. 3. 1938 zur Anordnung v. 2. 2. 1938 allerdings nicht mehr gezahlt werden, im Prinzip bestehen demnach die Rollgeldzuschüsse der RBahn weiterhin. (Anlage 3.)

[301]) Allerdings erhält der Spediteur, der dem gewerbl. GFernV. Güter zuführt und Abfertigungstätigkeit ausübt — in Zukunft — vgl. Anordnung vom 2. 2. 1938 Ziff. VII, VIII (Anlage 2) —, eine Abfertigungsgebühr. Diese und die Werbegebühr betragen aber nur rund ein Sechstel der bisherigen Rollgeldzuschüsse, was einer „unentgeltlichen Erledigung" ziemlich nahekommt.

[302]) Vgl. Scholz St. 36 80/1; a. A. Linden VZ. 36 427/35; v. Beck RV. 36 763/6.

[303]) Vgl. u. a. Bäte DVR. 36 A Nr. 9; v. Beck VZ. 36, 337/48; 35, 721/32; Benz DVR. 37 A Nr. 11, DVR. 37 A Nr. 104; Gülde S. 227; Linden VZ. 36 S. 427/35; KW.-Betrieb 37 Heft 17, 38, Heft 3—5; Schlichting in Wirt. u. V. Bd. 1, 41/46, DVR. 36 A Nr. 34.

Notlage in Abhängigkeit der Spediteure geraten. Das Gesetz hat diesen Zustand beseitigt, und im § 8 II wird bestimmt: „Der Inhaber der Genehmigung darf kein anderes Gewerbe als Güterfernverkehr betreiben". Damit hat der Gesetzgeber das GFernV.-Gewerbe von allen andern Gewerben — auch dem Speditionsgewerbe — grundsätzlich getrennt. Aus dieser Vorschrift darf aber nicht geschlossen werden, daß der Gesetzgeber eine völlige Trennung von Spediteur und Unternehmer beabsichtigt hatte; so hatte bereits der § 20 DVO. den § 8 II erläutert und in Verbindung mit Ziff. X der Anordnung des Verkehrsministers vom 2. 2. 1938[304]) wurden den Unternehmern von GFernV. die Möglichkeit gegeben, verbunden mit dem GFernV.-Betrieb einen Speditionsbetrieb zu halten. Voraussetzung war, daß sie entweder für den GFernV.-Betrieb oder den Speditionsbetrieb eine besondere Rechtspersönlichkeit bildeten[305]).

Durch die Anordnung vom 22. Juni 1938[306]) ist nun den Spediteuren gestattet worden, GFernV. zu betreiben, ohne daß eine Betriebstrennung erforderlich ist. Wir müssen daher heute unterscheiden: Spediteure, die gleichfalls GFernV. betreiben, — und Spediteure, die *nur* das Speditionsgewerbe betreiben. Der Verkehrsminister beruft sich in seiner Anordnung auf die im § 35 des Gesetzes[307]) enthaltene Ermächtigung, auch Vorschriften „ergänzenden Inhalts" zu erlassen, soweit sie „zur Verwirklichung der *Grundzüge* des Gesetzes erforderlich sind. Die Spediteure können sonach heute Unternehmer von Güterfernverkehr und gleichzeitig Mitglieder des Verbandes sein.

Ich sehe jedoch in der Anordnung vom 22. 6. 1938 eine Abänderung des Gesetzes, für die im § 35 des Gesetzes eine Ermächtigung nicht vorgesehen ist. Der Gesetzgeber geht grundsätzlich ähnlich wie im Handelsgesetzbuch davon aus, daß der Spediteur ein neutraler Mittler zwischen Absender und Verfrachter sein soll. Gegen diesen Grundsatz verstößt die Anordnung zunächst; denn „neutral" kann der Spediteur nur sein, wenn er an der Frachtführung selbst unbeteiligt ist. Die Spedition muß also vom Transportmittel getrennt sein. Die Neutralität der Spedition ist als Grundsatz für einen gerechten Leistungswettbewerb im Gesetz allgemein durchgeführt und besonders im § 8 II verankert. Man kann daher schon zweifeln, ob § 20 DVO. das Prinzip

---

304) Siehe Anlage 2.

305) Vgl. v. Beck VZ. 36, 337/48; Gülde S. 227; Hein S. 67; Krüger in VAE. Bd. 2 S. 377/83.

306) Siehe Anlage 4.

307) Die Berufung auf § 10 II GFG. mußte entfallen, weil es sich hier nicht um „Ausnahmen" des § 8 II GFG., sondern um allgemein geltende Vorschriften handelt.

bereits durchlöchert hat[308]), doch blieb hier immerhin das Prinzip der Trennung der Betriebe durch die geforderte Bildung einer besonderen Rechtspersönlichkeit gewahrt. Der Gesetzgeber will die Trennung der Betriebe — abgesehen von der Neutralisierung der Spedition —, um eine wirksame Tarifkontrolle durch den Verband — eine der Hauptziele des Gesetzes — zu ermöglichen. So heißt es auch in der amtlichen Begründung zum Gesetz:

„... Zu diesen Tarifunterbietungen der Spediteure traten als weitere Mängel der Notverordnung ... die völlige Unmöglichkeit, die Einhaltung des Reichskraftwagentarifs bei Unternehmern nachzuprüfen, die neben dem Güterfernverkehrsgewerbe noch andere Geschäfte betrieben und die Nichtverantwortlichkeit der Spediteure, die den Güterfernverkehr nach ihrem Ermessen organisierten und lenkten. Die Unternehmer selbst ... befanden sich in bezug auf die Zuweisung von Gut, die Berechnung des tarifmäßigen Entgelts und die Zahlung der Fracht in voller Abhängigkeit von den Spediteuren."

Nach der m. E. unzulässigen neuen Anordnung dürfte eine wirksame Kontrolle der Güterfernverkehr betreibenden Spediteure unmöglich sein, weil etwaige Verstöße gegen die Tarife verdeckt werden können, wenn die Betriebe nicht getrennt sind, ohne daß diesen Unregelmäßigkeiten im Regelfall nachzuweisen sein dürften; dies muß um so mehr gelten, weil die Spediteure Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts selbst[309]) vornehmen dürfen. Die vom Verkehrsminister in der Anordnung vom 8. 8. 1938[310]) verfügte verschärfte Kontrolle und Überwachung der Spediteure durch den Leiter der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei und die dem Leiter der Fachgruppe Spedition eingeräumte Möglichkeit, Ordnungsstrafen zu verhängen, schafft keinen zulässigen Ausgleich[311]); denn der Gesetzgeber hat den Verband als ausschließliches Ordnungs- und Aufsichtsorgan für den GFernV. eigens gegründet. Die Reichsverkehrsgruppe hat ganz anders geartete Aufgaben und Funktionen als der öffentlich-rechtliche Verband, und zwar im Rahmen des ständischen Aufbaues der Wirtschaft die Interessen der Mitglieder zu wahren und die Verbindung zur Wirtschaft aufrechtzuerhalten. Die Anordnung des Verkehrsministers schafft sonach Sondertatbestände für die GFernV.betreibenden Spediteure, die nunmehr von einer wirksamen

---

308) Vgl. Reinige ArchfEi. 36 S. 1207/09, der § 35 Satz 2 GFG. wegen Abänderung des Gesetzes nicht als gewahrt ansieht.

309) M. E. unzulässig, siehe S. 74.

310) Siehe Anlage 5.

311) Es sei auch erwähnt, daß es zweifelhaft ist, ob der Leiter der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei im Gegensatz zum Verband eine wirksame Überwachung ausüben kann; denn ihm stehen jedenfalls keine wirksameren Kontrollbefugnisse und -möglichkeiten zur Verfügung als dem Verband.

Kontrolle des Verbandes nicht mehr erfaßt werden können, sie steht somit auch im Widerspruch zu der im Gesetz getroffenen grundsätzlichen Regelung der Aufsicht und Tarifkontrolle durch den Verband.

Weiter bezweckt das Gesetz grundsätzlich den Schutz und die Entwicklung eines wirtschaftlich gesunden und unabhängigen Unternehmertums von GFernV. und lehnt die Bindung an andere Gewerbe auch und besonders an die Spedition ab; dies geht aus der oben Seite 116 wörtlich wiedergegebenen amtlichen Begründung zum Gesetz hervor. Nach der neuen Anordnung besteht nun heute die Gefahr, daß unlautere und eigennützige Spediteure wieder einen unerwünschten Einfluß auf die GFernV.-Unternehmer ausüben werden. Das aber würde nicht im Einklang mit den Grundzügen des Gesetzes stehen; denn der Gesetzgeber hatte gerade das Gegenteil beabsichtigt. Die Anordnung des Verkehrsministers kann deshalb auch nicht als Vorschrift „ergänzenden Inhalts, die zur Durchführung der Grundzüge des Gesetzes erforderlich ist", angesehen werden.

Rein wirtschaftlich ist die Folge der ministeriellen Anordnung, daß die Güterfernverkehr betreibenden Spediteure die hochtarifierenden Güter selbst transportieren, und der freie Unternehmer nur mehr geringwertige oder sperrige Güter zugewiesen erhält.

Die Absicht des Gesetzgebers, eine Trennung des Speditions- vom Güterfernverkehrsgewerbe durchzuführen, wird besonders sichtbar dadurch, daß die Spediteure, die als neutrale Mittler im Güterfernverkehr unentbehrlich sind — das sind also heute die Spediteure, die nicht gleichfalls Unternehmer von GFernV. sind — dem Verband nicht angehören können. Diese Regelung war auch erforderlich, einmal weil die Spediteure, die im Verband erfaßt worden wären, bei dem im Gesetz herrschenden Konzessionssystem nur ein bevorzugter Teil des gesamten Gewerbes hätten sein können, ein Teil, der dazu noch sehr wahrscheinlicherweise ein Übergewicht im Verband gegen die Unternehmer herbeigeführt hätte, was der im Gesetz erstrebten wirtschaftlichen Unabhängigkeit der Unternehmer widersprochen hätte. Zum anderen Mal wären diese im Verbande zusammengefaßten Spediteure stark kraftwageninteressiert gewesen, was mit der beabsichtigten neutralen Stellung der Spediteure nicht vereinbar gewesen wäre; denn jede Beeinflussung der Spediteure, insbesondere durch Zahlungen von unangemessenen — sowohl zu hohen als auch zu niedrigen oder gar keinen — Leistungsvergütungen oder Rollgeldzuschüssen, muß zu einer parteiischen Stellungnahme der Spediteure führen, und so die Durchführung des gerechten Leistungswettbewerbs erschweren. So sehen wir auf Grund des Gesetzes im Spediteur einen neutralen Mittler, von dessen Tätigkeit der Erfolg der gesetzlichen Regelung in weitem Maße abhängig ist.

Die geforderte neutrale Stellung der Spediteure darf nun aber nicht zu einer falsch verstandenen Trennung vom GFernV.-Gewerbe führen; denn, da der Verband keine Güterabfertigungstätigkeit ausübt, ist der Unternehmer von GFernV. im Gegensatz zur RBahn auf die Hilfe des Spediteurs angewiesen. Hieraus ergab sich notwendig, wie oben bei der Behandlung der streitigen Leistungsvergütungen gesagt wurde, eine enge Zusammenarbeit der Unternehmer mit dem Speditionsgewerbe, die ihren Niederschlag fand in einer Reihe von Verträgen zwischen dem Verbande und dem Speditionsgewerbe, so insbesondere dem „Rahmenvertrag zwischen Verband und der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei für die Fachuntergruppe Kraftwagenspedition der Fachgruppe Spedition" mit den „Kraftwagen-Speditionsverträgen" (KS.-Vertrag) und den „Kraftwagen-Speditions-Sonderverträgen" (KSS.-Vertrag) mit einzelnen Speditionsfirmen auf Grund dieses Rahmenvertrages.

Durch die Anordnung vom 2. 2. 1938 fallen aber diese Verträge fort. Der Verkehrsminister trat damals, wie aus der Anordnung ersichtlich ist, für eine noch stärkere Neutralisation des Speditionsgewerbes ein. Deshalb wurden auch die Zahlungen von Leistungsvergütungen untersagt und den Spediteuren allgemein Werbevergütungen und Abfertigungsgebühren zugeteilt, und zwar für die Zuführung von Gütern, die nicht für die Laderaumverteilungsstellen des Verbandes, sondern auch für den RBahn-Kraftverkehr erfolgt.

Im Rahmen dieser Arbeit muß es genügen, auf diese wichtige Anordnung hinzuweisen und festzustellen, daß in der Öffentlichkeit ernste Meinungsverschiedenheit herrscht. Die Vertreter des Gewerbes sehen, solange der Kraftwagen nicht arteigen eingesetzt wird, geringe Möglichkeit, die „Notlage des Gewerbes", die die Anordnung ja offen zugibt, zu beheben, geschweige denn „die Entwicklung dieses wichtigen Verkehrszweiges zu fördern", was die Anordnung ausdrücklich bezwecken soll[312]).

Die Neutralisation des Speditionsgewerbes, die nach der öffentlich-rechtlichen Regelung des Gesetzes als eine Voraussetzung für den gerechten Leistungswettbewerb zu fordern ist, kann, wie auch immer die Tarife die Zahlungen an die Spediteure festsetzen, nach Ansicht des Verfassers nur insoweit verwirklicht werden, als es Sinn und Zweck des Gesetzes entspricht und mit der Förderung des freien Unternehmertums vereinbar ist. Dies mag als Generalklausel genügen. Das Gesetz hat bezüglich der Tarifgebarung und damit der Leistungen an die Spediteure keine festen Bindungen gelegt, um sich der jeweiligen verkehrspolitischen Lage anpassen zu können. Darin liegt aber gerade

[312]) Vgl. KW.-Betrieb 38, Heft 3—5.

die öffentlich-rechtliche Regelung, bei der die Neutralisation der Spediteure nur ein Mittel zum Zweck ist.

Die Einhaltung der gesetzlichen Pflichten wird, soweit die Spediteure am Beförderungsvertrag Beteiligte sind, vom Verband überwacht (§ 10 Ziff. 5 GFG.). Bemerkenswert ist, daß der Verband nur seinen Mitgliedern, nicht dagegen den Spediteuren gegenüber ein Ordnungsstrafrecht hat. Ordnungszwangsmaßnahmen des Verbandes gegen Spediteure sind insbesondere Laderaumsperren. Die Genehmigungsbehörde kann gemäß § 28 des Gesetzes bei bestimmten Voraussetzungen das Gewerbe untersagen. Aus dieser Bestimmung ergibt sich, daß der Genehmigungsbehörde auch ein Überwachungsrecht hinsichtlich der Vorschriften zusteht, bei deren Verletzung das Gewerbe untersagt werden kann. Darüber hinaus kennt das Gesetz das Aufsichtsrecht des Verkehrsministers auf Grund des § 24 II.

IV. Die Organisation des Güterfernverkehrsgewerbes im Rahmen des ständischen Aufbaues der Wirtschaft.

Der ständische Aufbau der deutschen Wirtschaft ist eine Grundforderung des Dritten Reiches. Wie im einzelnen der Aufbau aussehen wird, kann heute noch nicht gesagt werden. Ziel wird aber eine einheitliche und organisch durchgeführte Organisation der Wirtschaft sein. Diese zu schaffen, ist das Ziel des Gesetzes „zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft" vom 27. 2. 1934 (RGBl. I, S. 185), das dem Reichswirtschaftsminister gleichsam Generalermächtigung erteilt. In Verfolg der Vorbereitung wurde die „Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft" vom 27. 11. 1934 (RGBl. I, S. 1194) und die „Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs (Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft)" vom 25. 9. 1935 (RGBl. I, S. 1169) — im folgenden Verkehrs-Aufbau-VO. — erlassen. Die Verordnung vom 27. 11. 1934 diente dem Aufbau der gewerblichen Wirtschaft, sie ist das Vorbild für die Verkehrs-Aufbau-VO., die den Aufbau des Verkehrs brachte und daneben den Verkehr selbst in die Wirtschaftsorganisation einbezog.

Es ist nicht beabsichtigt, hier eine eingehende Darstellung der Gesetzesbestimmungen zu geben, sondern es genügt, die Grundgedanken der Regelung aufzuzeigen, um so die Einordnung des gewerblichen Verkehrszweiges, der Gegenstand unserer Untersuchungen war, in den Staat darzutun.

Das Verkehrsgewerbe wird einheitlich fachlich zusammengefaßt und, nur soweit das erforderlich ist, fachlich und bezirklich gegliedert. Aus Verkehrsträgern (Vertretern des Gewerbes, der öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen) und Verkehrsnutzern (Vertretern der gewerblichen Wirtschaft, des Reichsnährstandes, der Reichskulturkammer und der Gemeinden) werden Reichsverkehrsrat und Bezirksverkehrsräte gebildet (§ 1 Verkehrs-Aufbau-VO.), die beratende Funktionen haben und bei ihrer Zusammensetzung die Berücksichtigung der privaten und öffentlichen Belange gewährleisten.

Diese Einheit des Verkehrs ist, obwohl der Verkehr als ein Teil der Wirtschaft gilt [313]), dem Verkehrsminister insoweit unterstellt, als er seiner verkehrspolitischen Führung unterworfen ist. Schon § 5 II des Gesetzes vom 27. 2. 1934 (a. a. O.) und § 44 der ersten DVO. vom 27. 11. 1934 (a. a. O.) haben dieser Stellung des Verkehrsministers Rechnung getragen. Die Bildung der Reichsverkehrsgruppen, Fachgruppen und Fachuntergruppen und die Abgrenzung der Aufgabengebiete ist somit Aufgabe des Verkehrsministers. Er ist hier grundsätzlich ungebunden, lediglich die öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe des Reiches — so die RBahn — stehen außerhalb des Gruppenaufbaues. Ihre Verbindung mit dem Gewerbe wird durch Sondergesetze geregelt. Bezüglich des GFernV.-Gewerbes ist diese durch das GFG. erfolgt, das die Zusammenarbeit des Verbandes, der zugleich die Fachgruppe Güterfernverkehr der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe [314]) ist, mit der RBahn festgelegt und durch Aufsichtsrechte des Verkehrsministers gesichert.

Der Reichswirtschaftsminister als der verantwortliche Führer der Wirtschaft und damit auch des gewerblichen Verkehrs ist deshalb aber nicht ausgeschaltet, sondern durch den auf der einen Seite erfolgten Zusammenschluß der Verkehrsträger mit Vertretern der Wirtschaft zu Verkehrsräten und durch die auf der anderen Seite festgesetzte Mitgliedschaft der Organisation des Verkehrsgewerbes in der Reichswirtschaftskammer und in den Wirtschaftskammern (§ 34 I Verkehrs-Aufbau-VO.), sowie durch die Berufung von Vertretern des Verkehrsgewerbes und der RBahn in den Beirat der Reichswirtschaftskammer (§ 34 II Verkehrs-Aufbau-VO.) ist eine enge wechselseitige Verbindung zwischen Verkehr und Wirtschaft gewährleistet [315]).

[313]) Das folgt schon daraus, daß die Verkehrs-Aufbau-VO. eine DVO. zum Ges. z. Vorbereitung des organischen Aufbaues der Wirtschaft ist.

[314]) S. oben S. 47 ff.

[315]) Vgl. R. Mayer DVBl. 36 105/7, insbesondere die Übersicht S. 106; Müller in Pfundner-Neubert VI a 6 S. 1, 10.

C. Schluß.

Soll die deutsche Lösung des Problems Eisenbahn-Kraftwagen im GFernV. in den wichtigsten Punkten zusammenfassend aufgeführt werden, so muß als Grundgedanke der Grundsatz der Präambel zum Güterfernverkehrsgesetz vorangestellt werden:

> der gerechte Leistungswettbewerb zwischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen zum Nutzen der Gemeinschaft unter einheitlicher Führung durch den Verkehrsminister.

Hierauf baut das Gesetz in Verbindung mit der nationalsozialistischen Forderung der Erhaltung und Förderung eines freien und verantwortungsbewußten Unternehmertums auf. Der Durchführung der Grundgedanken dienen:

1. die Schaffung eines starken Verbandes als Ordnungs- und Selbstverwaltungsorgan,
2. das Genehmigungssystem unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse,
3. Tarifregelung im Einvernehmen mit der RBahn bei Neutralisierung des Spediteurgewerbes,
4. unbegrenzte Führung und Aufsichtsrechte des Staates durch den Verkehrsminister.

Die Verwirklichung der Aufgaben des Gesetzes ist nur zum Teil erfolgt. Das liegt daran, daß eine Einigung der RBahn mit dem freien Unternehmertum noch nicht zu erreichen war. Der Verkehrsminister hat aber die Möglichkeit, die Beteiligten dem Willen des Gesetzgebers — das Gesetz ist über drei Jahre in Kraft — zu unterwerfen. Wenn der Verkehrsminister die Anordnung vom 2. 2. 1938 erlassen mußte, um die „Notlage des GFernV.-Gewerbes zu beheben und die Entwicklung dieses wichtigen Verkehrszweiges zu fördern", damit also die Notlage des GFernV.-Gewerbes selbst offen zugibt, so kann hier nur gesagt werden, daß zumal bei der ungeheuren Steigerung der Güterbeförderungsleistungen der RBahn sich diese Notlage beseitigen lassen kann und beseitigt werden muß.

Die Lösung der Aufgabe ist auf der Grundlage des Güterfernverkehrsgesetzes, das als nationalsozialistisches Gesetz nationalsozialistischen Wirtschaftsauffassungen entspricht, zu ermöglichen. Voraussetzung ist aber die volle tatsächliche Gleichberechtigung des Kraftwagens. Die gewaltsame Errichtung eines Verkehrsmonopols in der

Hand des Reichs, sowohl eines allgemeinen als auch eines nur für den GFernV. geltenden Monopols, widerspricht dem Gesetz und seinen Grundgedanken. Im übrigen kann ja das Reich durch den Verkehrsminister gemäß seiner Führungsaufgabe und seiner Beaufsichtigungspflicht jederzeit regelnd eingreifen und unbeabsichtigte und unzweckmäßige Entwicklungen verhindern. Die Grundsätze der Gesetzgebung im GFernV.-Recht sind allgemein als richtig anerkannt, es gilt, sie zu verwirklichen. Es ist deutsche Art, Schwierigkeiten zu meistern, und: wo ein Wille ist, ist ein Weg!

Anlage 1

Satzung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbands.

Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 4. Mai 1935

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 104/36; RVkBl. B S. 205.)

1. Sitz, Aufgaben, Rechnungsjahr.

§ 1. Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband — im folgenden Verband genannt — hat seinen Sitz in Berlin.

Die Aufgaben des Verbandes sind in § 10 des Gesetzes geregelt.

§ 2. Das Rechnungsjahr des Verbandes ist das Kalenderjahr. Das erste Rechnungsjahr endet mit dem 31. Dezember 1936.

2. Mitgliedschaft.

§ 3. Mitglieder sind alle Unternehmer von Güterfernverkehr, die eine Genehmigung auf Grund des Gesetzes haben.

§ 4. Die Mitglieder sind berechtigt, nach vorheriger Kündigung aus dem Verband auszuscheiden.

Die Kündigung ist nur für den Schluß eines Rechnungsjahres zulässig. Sie muß spätestens am dritten Werktag des letzten Vierteljahres durch eingeschriebenen Brief gegenüber dem Verband erklärt werden.

§ 5. Die Mitglieder sind berechtigt, an den gesamten Einrichtungen des Verbandes im Rahmen der allgemein geltenden Anordnungen teilzunehmen.

Die Mitglieder sind verpflichtet, den Anordnungen des Verbandes und seiner Organe Folge zu leisten.

§ 6. Mitglieder, die den gesetzlichen und satzungsmäßigen Verpflichtungen oder den Anordnungen des Verbandes oder seiner Organe wiederholt nicht nachkommen oder in Vermögensverfall geraten, können aus dem Verband ausgeschlossen werden.

Die Ausschließung aus dem Verband ist den Mitgliedern durch eingeschriebenen Brief mitzuteilen. Das Mitglied kann innerhalb von zwei Wochen nach Empfang der Mitteilung bei der Genehmigungsbehörde Einspruch erheben. Die Genehmigungsbehörde entscheidet endgültig.

§ 7. Das Ausscheiden eines Mitglieds ist unbeschadet der Vorschrift des § 6 Abs. 2 der Genehmigungsbehörde unverzüglich mitzuteilen.

3. Beiträge.

§ 8. Die Kosten des Geschäftsbetriebes des Verbandes und seiner Einrichtungen werden durch Beiträge und Gebühren der Mitglieder gedeckt. Überschüsse aus dem Geschäftsbetrieb sind einem Sonderkonto zuzuführen und für gemeinschaftliche Zwecke zu verwenden.

Die Festsetzung der Beiträge, die Gebührenordnung und die Verfügung über das Sonderkonto bedürfen der Genehmigung des Reichsverkehrsministers. Die Festsetzung der Beiträge bedarf außerdem der Zustimmung des Reichsministers der Finanzen.

4. Organe.

§ 9. Organe des Verbandes sind der Präsident und der Beirat.

§ 10. Der Präsident wird vom Reichsverkehrsminister ernannt und abberufen, dem auch die Festsetzung der Dienstbezüge des Präsidenten obliegt.

Der Präsident vertritt den Verband gerichtlich und außergerichtlich; er hat die Stellung eines gesetzlichen Vertreters. Im übrigen regelt er die Geschäftsführung durch eine Geschäftsanweisung.

§ 11. Der Präsident bestellt seinen Vertreter und beruft ihn ab.

Der Präsident kann für bestimmte Geschäftszweige besondere Vertreter bestellen. Ihre Vertretungsmacht erstreckt sich im Zweifel auf die Erledigung aller Angelegenheiten, die der ihnen zugewiesene Geschäftskreis gewöhnlich mit sich bringt.

§ 12. Wegen schuldhafter Verletzung der Satzung oder Zuwiderhandlungen gegen die Anordnungen der Verbandsorgane kann der Präsident Ordnungsstrafen bis zu 1000,— RM. verhängen.

Gegen die Festsetzung einer Ordnungsstrafe nach Abs. 1 kann das Mitglied innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung des Bescheides bei der Genehmigungs-Behörde Einspruch erheben. Die Genehmigungsbehörde entscheidet endgültig.

§ 13. Der Beirat besteht aus sieben Mitgliedern. Für jedes Mitglied wird ein Vertreter bestellt. Die Beiratsmitglieder und ihre Vertreter müssen dem Verbande angehören und werden von dem Präsidenten mit Zustimmung des Reichsverkehrsministers ernannt und abberufen.

Die Amtsdauer der Beiratsmitglieder und ihrer Vertreter beträgt drei Jahre. Scheidet ein Beiratsmitglied während der Amtszeit aus, so tritt der Vertreter an die Stelle.

Die Beiratsmitglieder und ihre Vertreter können jederzeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Präsidenten ihr Amt niederlegen.

§ 14. Der Beirat wird vom Präsidenten nach Bedarf einberufen. In jedem Kalendervierteljahr muß mindestens eine Sitzung anberaumt werden.

Ort und Zeitpunkt der Sitzung bestimmt der Präsident. Die Einladung muß unter Beifügung der Tagesordnung 14 Tage vor der Sitzung abgesandt werden.

Die Beiratsmitglieder sind ehrenamtlich tätig; sie erhalten angemessenen Ersatz ihrer Auslagen.

§ 15. Der Beirat berät den Präsidenten bei der Führung der Geschäfte, insbesondere bei der Festsetzung der Beiträge, der Gebühren und der Verwendung des Sonderkontos.

5. Finanzgebarung.

§ 16. Der Präsident hat rechtzeitig vor Beginn eines jeden Rechnungsjahres einen Haushaltsplan festzustellen. Dieser muß alle Einnahmen und Aus-

gaben — nach Zweckbestimmung und Ansatz getrennt —, die für das Rechnungsjahr zu erwarten sind, ausweisen und zum Ausgleich bringen. Es dürfen nur solche Ausgaben eingestellt werden, die nach gewissenhafter Prüfung zur Erfüllung der Aufgaben erforderlich sind, die dem Verbande nach Gesetz oder Satzung obliegen.

Der Beirat berät den Präsidenten bei der Feststellung des Haushaltsplanes.

§ 17. Mit der Feststellung des Haushaltsplans ist auch die Höhe der Beiträge für das neue Rechnungsjahr festzusetzen.

§ 18. Der Haushaltsplan bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers. Der Haushaltsplan und die Festsetzung der Beiträge sind spätestens zwei Monate vor Beginn des Rechnungsjahres dem Reichsverkehrsminister und dem Reichsminister der Finanzen mitzuteilen.

§ 19. Nach Abschluß des Rechnungsjahres hat der Präsident über alle Einnahmen und Ausgaben des abgeschlossenen Rechnungsjahres Rechnung zu legen (Haushaltsrechnung).

§ 20. Der Beirat hat die Haushaltsrechnung entgegenzunehmen und die Rechnungsprüfer für die Haushaltsrechnung zu bestimmen.

Die Haushaltsrechnung ist von einem Revisions- und Treuhandunternehmen nachzuprüfen, das der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen bestimmt.

Die Haushaltsrechnung ist mit dem Prüfungsbericht dem Reichsverkehrsminister vorzulegen, der mit dem Reichsminister der Finanzen die Entlastung erteilt.

§ 21. Auf die Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans, die Kassenführung und Buchführung, die Rechnungslegung, die Rechnungsprüfung und die Erteilung der Entlastung finden die Vorschriften der Reichshaushaltsordnung sinngemäß Anwendung.

6. Bekanntmachungen.

§ 22. Die Bekanntmachungen des Verbandes erfolgen in den von dem Präsidenten zu bestimmenden Blättern.

7. Auflösung.

§ 23. Die Auflösung des Verbandes und die Verwendung des vorhandenen Vermögens erfolgt durch den Reichsverkehrsminister.

Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 2. 2. 1938.
K 2566 (RVkBl. B S. 27).

Um die bei einem großen Teil des Güterfernverkehrsgewerbes bestehende Notlage zu beheben und die Entwicklung dieses wichtigen Verkehrszweiges zu fördern, ordne ich auf Grund des § 35 GFG. folgendes an:

I. Dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband wird unter Bezugnahme auf § 10 II GFG. die Aufgabe übertragen, für die Beschäftigung derjenigen Unternehmer von Güterfernverkehr zu sorgen, die ihre Frachten bisher entweder über die Laderaumverteilungsstellen des Verbandes oder im Wege der Beschäftigung durch Spediteure erhalten haben.

II. Um den Verband zur Erfüllung dieser Aufgaben instand zu setzen, bestimme ich:

1. Allen Unternehmern von Güterfernverkehr, insbesondere Spediteuren, die den Güterfernverkehr unter eigener Rechtspersönlichkeit betreiben, ist es in Zukunft verboten, andere Unternehmer des Güterfernverkehrs oder deren Fahrzeuge zu beschäftigen.
2. Alle Spediteure müssen die im Güterfernverkehr zu befördernden Güter entweder den Laderaumverteilungsstellen des Verbandes oder den Kraftverkehrsstellen der Reichsbahn anbieten.
   Ausgenommen sind bis auf weiteres: . . . .

III. Jedem Unternehmer von Güterfernverkehr wird es freigestellt, ob er in ein Beschäftigungsverhältnis zu dem Verband treten oder sich das Ladungsgut vom Urverlader selbst besorgen will. Eine Inanspruchnahme der Laderaumverteilungsstellen des Verbandes ist nicht gestattet:

1. denjenigen Unternehmern, die sich das Ladungsgut selbst besorgen wollen, sofern nicht der Verband aus besonderem Anlaß etwas anderes bestimmt;

2., 3., ...

IV. Bei denjenigen Unternehmern, die sich das Ladungsgut über die Laderaumverteilungsstellen beschaffen wollen, bleibt es dem Verband überlassen, das Beschäftigungsverhältnis im einzelnen zu regeln. . . . . .

V. Das Recht der deutschen Reichsbahn nach § 29 GFG., Unternehmer von Güterfernverkehr im Reichsbahn-Güterkraftverkehr zu beschäftigen, bleibt unberührt. Kommen Vereinbarungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband nicht zustande, so entscheidet der Reichsverkehrsminister.

VI. Vorbehaltlich bestimmter Weisungen des Auftraggebers hat der Spediteur die Aufgabe, die Beförderung des ihm anvertrauten Gutes demjenigen Beförderungsmittel zu übertragen, das im Einzelfall am geeignetsten ist. Es wird deshalb allen Verkehrsunternehmen des Landverkehrs untersagt, Spediteure in irgendeiner Form zu verpflichten, sich eines bestimmten Beförderungsmittels ausschließlich oder vorzugsweise zu bedienen oder ein bestimmtes Beförderungsmittel zu meiden. In gleicher Weise ist es auch den Spediteuren untersagt, sich untereinander in dieser Beziehung zu binden. Hiervon werden Verpflichtungen nicht berührt, soweit sie lediglich die Durchführung planmäßiger

Spediteursammelgutverkehre mit dem einen oder dem anderen Beförderungsmittel betreffen und zum Fortbestand einer hinreichend häufigen und preiswürdigen Verkehrsbedienung im Sammelgutverkehr erforderlich sind. Unberührt bleiben ferner diejenigen Bindungen, die sich auf die Rollfuhrtätigkeit derjenigen Spediteure beziehen, deren sich die Verkehrsunternehmen bei der An- und Abfuhr der Güter bedienen (vgl. § 63 Abs. 9 und § 77 EVO.).

VII. Soweit die örtlichen Dienststellen des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes nicht ausreichen, um die mit der Abfertigung der Güter und der Frachtberechnung verbundenen Aufgaben durch eigenes Personal ausführen zu lassen, ist der Verband berechtigt, Spediteure für diese Arbeiten vertraglich zu verpflichten und sie hierfür angemessen zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung (Abfertigungsgebühr) bedarf meiner Zustimmung. Die bisherigen Spediteurverträge (Rahmenvertrag und KS.- und KSS.-Verträge) fallen fort. Etwaige neue Verträge bedürfen meiner Zustimmung.

VIII. Alle Spediteure, die dem Güterfernverkehr der Deutschen Reichsbahn oder den Laderaumverteilungsstellen des Verbandes Güter zuführen, erhalten eine Werbevergütung, deren Höhe von mir allgemein festgesetzt wird.

IX. Die Anordnungen zu VII und VIII müssen bis zum 1. Juni 1938 *) durchgeführt werden. Von diesem Zeitpunkt an fallen die bisher vom Verband gewährten Leistungsvergütungen fort.

X. Da sich die durch § 8 II GFG. im Zusammenhang mit § 20 Durchführungsverordnung GFG. angeordnete Trennung der Betriebe nicht bewährt hat und einer gesunden Entwicklung des Güterfernverkehrs entgegensteht, ist beabsichtigt, § 8 II GFG. in Zukunft nur noch für die Verbindung von Güterfernverkehr mit Speditionsbetrieben beizubehalten. Um unnötigen und unerwünschten Betriebstrennungen schon jetzt entgegenzutreten, ordne ich an:

1. Bis auf weiteres kann der Unternehmer von Güterfernverkehr neben dem Güterfernverkehrsbetrieb jedes andere Gewerbe außer Spedition weiter betreiben.
2. Neue Betriebstrennungen im Sinne des § 20 DurchfV. GFG. sind unzulässig . . . . .

XI. Um dem Güterfernverkehr auch in tarifarischer Hinsicht eine größere Bewegungsfreiheit zu geben, erkläre ich mich jetzt mit folgenden Maßnahmen grundsätzlich einverstanden:

1. Einführung der Tarifklassen E bis G des Deutschen Eisenbahngütertarifs in den Reichskraftwagentarif.
2. Einführung aller für die deutschen Eisenbahnen geltenden Ausnahmetarife der in den Normaltarifklassen A bis G enthaltenen Güter, soweit der Verband sie zur Regelung des Güterfernverkehrs für erforderlich hält, und zwar ohne die bei den Eisenbahnen eingeführten Mindestmengenbindungen.

3., 4. . . . . . .

XII. . . . .

Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister.

---

*) Die Fristbestimmung ist durch Erlaß vom 30. 6. 38 — K 2 6680 — aufgehoben.

Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 16. März 1938 (K 2 2104).

Unter Bezugnahme auf Ziffer XII meiner allgemeinen Anordnung vom 2. Februar 1938 — K 2 566 RVkBl. B S. 27 — bestimme ich auf Grund des § 35 GFG.:

1. Ziffer VIII der allgemeinen Anordnung vom 2. Februar 1938 erhält folgenden Zusatz:

   „Zuwendungen anderer Art, insbesondere Rollgeldzuschüsse, dürfen im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht gezahlt werden."

2. Ziffer XI 2 erhält folgenden Zusatz:

   „Dabei sind die in Frage kommenden Eisenbahn-Ausnahmetarife daraufhin zu prüfen, ob und welche Änderungen etwa erforderlich und angängig sind, um Härten für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zu vermeiden."

Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister.

Anlage 4

Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 22. Juni 1938 (K 2 6331).

I. Aufhebung der Genehmigungssperre.

1. Die allgemeine Genehmigungssperre im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Runderlasse vom 19. 8. 1933 ....) wird aufgehoben .....

2. ....

3. Für den Möbelfernverkehr bleibt es bis auf weiteres bei den bisherigen Anordnungen.

II. Betriebstrennung.

In Abänderung der Ziffer X der allgemeinen Anordnung vom 2. Februar 1938 — K 2 566 RVkBl. B S. 27 — bestimme ich auf Grund des § 35 GFG.:

Auch Spediteure dürfen Güterfernverkehr betreiben,

Einer Betriebstrennung bedarf es nicht.

Der Reichsverkehrsminister.

Anlage 5

Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 8. August 1938 (K 2 7431).

Nachdem durch Runderlaß vom 22. Juni 1938 — K 2 6331 RVkBl. B S. 133 die Genehmigungssperre aufgehoben ist, kommt der Überwachung der Einhaltung des Reichskraftwagentarifs erhöhte Bedeutung zu. Sie kann auf Grund der bisherigen Erfahrungen nur durch enge Zusammenarbeit des Reichs-Kraftwagen-

Betriebsverbandes mit dem Speditionsgewerbe, durch die Bindung der Spediteure an den Tarif und durch eine Erweiterung der Befugnisse des Leiters der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei lückenlos gestaltet werden. Der Grundsatz des gerechten Leistungswettbewerbs zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen erfordert weiter, daß der Spediteur im gesamten Landverkehr die gleiche Rechtsstellung hat.

I. Auf Grund des § 35 GFG. bestimme ich daher:

1. Der Abfertigungsdienst für denjenigen Teil des gewerblichen Güterfernverkehrs, dem von Mitgliedern der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei Güter zugeführt werden, wird im Rahmen des Vertrages zwischen der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei und dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei übertragen.
2. Die Frachtsätze des Deutschen Eisenbahngütertarifs auf Entfernungen über 50 km und des Reichskraftwagentarifs gelten — unbeschadet der Sonderreglung im Spediteur-Sammelladungsverkehr auf Schiene und Kraftwagen — nicht nur für den Beförderungsvertrag zwischen dem Unternehmer und dem frachtbriefmäßigen Absender, sondern auch für den einem Beförderungsvertrag zugrunde liegenden Speditionsvertrag zwischen dem Spediteur und seinem Kunden.
3. § 45 Durchführungsverordnung GFG. erhält folgende Fassung:

   „Der Leiter der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei kann ermächtigt werden, die Kundensätze der Spediteure im Sammelladungsverkehr auf Schiene und Kraftwagen verbindlich zu bestimmen und ihre Einhaltung durch Ordnungsstrafen zu erzwingen. Das gleiche gilt für alle Entgelte der Spediteure, die mit einer Landbeförderung in Zusammenhang stehen. Für die Beitreibung der Ordnungsstrafen gilt § 17 II der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 (RGBl. I, S. 1169)."

II. Auf Grund des § 37 der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. September 1935 (RGBl. I, S. 1169) bestimme ich weiter:

1. Der Leiter der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei wird ermächtigt, die fachliche und wirtschaftliche Tätigkeit der Mitglieder der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei laufend zu überwachen, alle für eine Ordnung des Speditionsgewerbes erforderlichen Maßnahmen zu treffen und ihre Durchführung zu erzwingen.
2. Die Mitglieder der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei sind verpflichtet, dem Leiter der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei oder seinem Beauftragten zur Durchführung der Aufgaben nach Ziffer I jeden erforderlichen Einblick in ihre Betriebe zu gewähren.
3. Der Leiter der Fachgruppe Spedition kann bei vorsätzlichen oder fahrlässigen Zuwiderhandlungen gegen die Anordnung des Leiters der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei folgende Ordnungsstrafen verhängen:
   a) Verwarnung,
   b) Verweis,
   c) Geldstrafen bis 5000,— RM.

Gegen die Festsetzung einer Ordnungsstrafe kann innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung bei dem Leiter der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei schriftlich Beschwerde eingelegt werden. Die Beschwerde hat aufschiebende Wirkung. Der Leiter der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei entscheidet endgültig.

Der Reichsverkehrsminister.

Verkehrsstatistik *) **)

1. **Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.**

a) **Fahrzeugbestand:**

Juli	1936	12 791	Fahrzeuge
Juni	1937	11 655	„
Januar	1938	10 571	„
Juli	1938	10 598	„

(Rückgang rund 17 % gegenüber 1936)

b) Über die Verkehrsleistungen lassen sich erst für das Jahr 1937 einwandfreie Angaben machen, da für 1936 keine vollständige Statistik vorliegt. Für 1937 ergibt sich eine Beförderungsleistung von 8,880 Mill. t bei 2 343,5 Mill. tkm und 185 Mill. RM. Einnahmen. Jedenfalls dürfte es sicher sein, daß von 1935 bis 1937 das Verkehrsvolumen so gut wie nicht zugenommen hat. Erst im ersten Halbjahr 1938 machte sich eine wesentliche Verkehrszunahme (etwas über 20 %) gegenüber dem ersten Halbjahr 1937 bemerkbar, im ersten Halbjahr 1938 wurden insgesamt 5 023 916 t abgefertigt.

2. Bei **Reichsbahn und Binnenschiffahrt** ist im Gegensatz zum Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband seit 1933 ein andauernder Aufstieg feststellbar:

Jahr	Binnenschiffahrt		Reichsbahn	
	Beförderte Güter in Mill. t	Verkehrsleistungen in Mill. tkm	Beförderte Güter in Mill. t	Verkehrsleistungen in Mill. tkm
1933	78	18 926	308	47 755
1934	94	21 578	366	56 970
1935	101	22 514	408	63 488
1936	116	25 930	452	70 713
1937	135	30 600	498	80 046

*) Angaben Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.

**) Über den Kraftwagenbestand der Deutschen Reichsbahn und dessen Einsatz im Güterverkehr für kurze und weite Beförderungsentfernungen ist authentisches Zahlenmaterial nicht zu finden; anscheinend werden diese Zahlen geheimgehalten. Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband hat die Zahlen des gewerblichen Güterfernverkehrs veröffentlicht, und zwar letzthin: RKB.-Bericht, Verlag Gustav Fischer, Jena 1938.

Schrifttum*).

1. Sonderschrifttum zum Güterfernverkehrsgesetz.

Archiv für Eisenbahnwesen, Buchbesprechung zu Gülde: Das neue Recht des gewerblichen Landverkehrs, 1937, S. 228/91.

v. Beck: Buchbesprechung zu Hein: Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935, in RV. 1936, S. 763/66.
Die Durchführung des neuen Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, in VZ. 1936, S. 337/48.
Die neue Ordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen im Deutschen Reich, in VZ. 1935, S. 721/32.

Booß: Die Neuordnung des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße durch das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935, in VerkRundsch. 1936, Gruppe 4 a, Lieferung 1, Bl. 2 u. 3; Lieferung 2, Bl. 5—7.

Carstens-Schmidt: Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin, 1936. Einleitung.

Ehrl: Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, in Deutsches Autorecht 1935, S. 133/34.

Göller: Der genehmigte Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nach der Notverordnung vom 6. 10. 1931, Diss. Würzburg, 1934.

Greiff: Der Möbelfernverkehr, in Deutsches Autorecht 1936, Nr. 11, S. 3/4.

Gülde: Das neue Recht des gewerblichen Landverkehrs. Berlin 1936. (Gülde, S. . . .).
Der Möbelfernverkehr, in VerkRundsch. 1937, Gruppe 4 a, Heft 2, Bl. 54.

Hein: Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935, Berlin, 1936. (Hein, S. . . . .).
Die Neuordnung des Güterfernverkehrs, in VT. 1936, S. 193/6.
Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in RVBl. 1936, 585/88.
Die Durchführung des Güterfernverkehrsgesetzes, in RVBl. 1936, S. 325/27.
Die Neuordnung des Kraftverkehrswirtschaftsrechts, in ZdAfR. 1935, S. 808/02.
Die Neuordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen, in DVN. 1935 B, Nr. 54, Sonderbeilage.
Das Güterfernverkehrsgesetz, in VT. 1935, 365/68.
Der Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Dresden 1932 (Hein: NotVO.).

v. Heppe: In Pfundtner-Neubert: Das neue deutsche Reichsrecht VI d 8, S. 1/28.

Krüger: Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, in VAE., Bd. 2, S. 377/83.

Mayer, Richard: Das Güterfernverkehrsgesetz, in DVBl. 1936, S. 393/403.

---

*) Die eingeklammerten Buchstaben geben die in den Anmerkungen verwendeten Abkürzungen an.

Petersen: Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, in EE. Bd. 58, S. 113/123.
Anmerkungen zum Güterfernverkehrsgesetz, in Pfundtner-Neubert: Das neue deutsche Reichsrecht VI d 8.
Reinige: Buchbesprechung zu Hein, in ArchfEi. 1936, S. 1207/9.

Kraftwagen-Betrieb (KW.-Betrieb), Amtliches Mitteilungsblatt für die Bekanntmachungen des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes.

2. Allgemein juristisches Schrifttum.

Anschütz: Das System der rechtlichen Beziehungen zwischen Reich und Ländern in Anschütz-Thoma, Handbuch des deutschen Staatsrechts I § 26, Tübingen, 1930.
Behr: Über die Zulässigkeit gegenseitiger Aufrechnung öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Forderungen, in DJZ. 1916, S. 772/75.
Bernatzik: Kritische Studien über den Begriff der juristischen Person und über die juristische Persönlichkeit der Behörden insbesondere, in Archiv für öffentliches Recht, Bd. 5, S. 169/318.
Bölling: Grundfragen der Staatslehre und des Staatsrechts in Reich und Länder, 1936, S. 14/23.
Bühler: Übersicht über die reichsunmittelbaren Anstalten und Körperschaften, in Handbuch des deutschen Staatsrechts I, § 51, Tübingen, 1930.
Dersch: Die Rechtsnatur der Tarifordnung und der Betriebsordnung und ihre praktischen Auswirkungen, in Deutsches Arbeitsrecht, 1934, S. 65/71.
Emig: Der Neuaufbau des Reichs, in DVBl. 1934, S. 301/20.
Fleiner: Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts. 8. Aufl., Tübingen, 1928.
Friedrichs: Wie weit sind die Vorschriften des BGB. auf Schuldverhältnisse des bürgerlichen Rechts anwendbar? In Archiv für Bürgerliches Recht, Bd. 42, S. 28/80.
Polizeiverwaltungsgesetz, 2. Aufl., Berlin, 1932.
Friesenhahn: Die Selbstverwaltung öffentlicher Genossenschaften, in Frank, Deutsches Verwaltungsrecht, München, 1937, S. 262/80.
Fritsch, K.: Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reiche und Preußen, 3. Aufl., Berlin, 1930.
Fritsch, Reg.-Rat: Die Ordnungsstrafe des modernen Wirtschaftsrechts als Betriebsausgabe bei der steuerlichen Gewinnverteilung, in JW. 1938, S. 1623/25.
v. Gierke: Deutsches Privatrecht, Leipzig, 1905.
Glum: Selbstverwaltung der Wirtschaft, Berlin, 1924.
Glungler: Lehre von Staat und Volk, München, 1938.
Guodefroy: Verkehrsrecht und Organisation des Verkehrs im nationalsozialistischen Staate, in Deutsche Verwaltung, 1934, S. 300/304.
Haas: Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande, VDBl. 1935, S. 401/413.
Haenel: Deutsches Staatsrecht I, Leipzig, 1892.
Hatschek (Jude): Lehrbuch des deutschen und preußischen Verwaltungsrechts, 5., 6. Aufl., Leipzig, 1927.
Hartmann: Über die Zulässigkeit gegenseitiger Aufrechnung öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Forderungen, in Verwaltungsarchiv, Bd. 25, S. 389/409.
Hein: Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande v. 4. 12. 1934, Berlin, 1935. (Hein PBG., S. . . .)
Das Personenbeförderungsgesetz, RVBl. 1935, S. 51/53.

Helfritz: Otto v. Gierke und die neueste Lehre von der juristischen Staatsperson, in RVBl. 1935, S. 485/490.
Hennicke: Die Tarifordnung nach dem Gesetze zur Ordnung der nationalen Arbeit vom 20. 1. 1934, Würzburg, 1936.
Herrmann: Der Kampf um das öffentliche Recht, in Zeitschrift für öffentliches Recht VIII, S. 325/58.
Hipp: Die Aufrechnung im öffentlichen Recht. Diss. Hamburg, 1936.
Hitler: Mein Kampf, 8. Aufl., München, 1931.
Huber: Die Selbstverwaltung der Berufsstände, in Frank, Deutsches Verwaltungsrecht, München, 1937, S. 339/261.
Die genossenschaftliche Berufsordnung. Sonderdruck der Blätter für deutsche Philosophie VII, Heft 3/4, Berlin, 1933.
Jellinek, Georg (Jude): Allgemeine Staatslehre, 3. Aufl., Berlin, 1929.
Jellinek, Walter (Jude): Verwaltungsrecht, 3. Aufl., Berlin, 1931.
Jeß: Die Körperschaften des öffentlichen Rechts im heutigen Staat. Diss. Göttingen, 1935.
Kempermann: Der Inhaltswandel der öffentlichen Körperschaft. Diss. Bonn, 1936.
Kern: Rechtspflege: Grundsätzliches und Übersicht. In Anschütz-Thoma, Handbuch des Deutschen Staatsrechts II, S. 475/95.
Kittel: Neuaufbau der Deutschen Reichsbahn nach dem Gesetz vom 10. 2. 1937, in VZ. 1937, S. 355/58.
Kittel-Friebe-Hay: Die Eisenbahnverkehrsordnung, Berlin, 1932.
Kluge: Staatsrechtliche Wandlungen der Deutschen Reichsbahn, in DJ. 1937, S. 770/73.
v. Köhler: Grundlehren des deutschen Verwaltungsrechts, Berlin, 1935.
Koellreutter: Deutsches Verwaltungsrecht, Berlin, 1936.
Grundriß der allgemeinen Staatslehre, Tübingen, 1933.
Öffentliches Recht, in Handwörterbuch der Rechtswissenschaften IV, S. 265/69.
Köttgen: Deutsche Verwaltung, Berlin, 1937.
Kruchen: Die Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn nach der neuen Reichsbahngesetzgebung, in VAE., Bd. 3, S. 141/45.
Landmann: Kommentar zur Gewerbeordnung von R. v. Landmann, 9. Aufl. bearb. v. G. Rohmer, Berlin 1938.
Laband: Staatsrecht, 5. Aufl., Tübingen, 1911.
Laforet: Deutsches Verwaltungsrecht. München, 1937.
v. Leyden: Stein und die heutige Selbstverwaltung, in RVBl. 31, S. 502/6.
v. Lippe: Deutsche Milchmarktordnung, ein Beitrag zur Lehre von den wirtschaftsrechtlichen Verbänden, Bleichenroda, 1937.
Maunz: Verwaltung, Hamburg, 1937.
Der Streit um die Körperschaft des öffentlichen Rechts, in DVBl. 1936, S. 1—4.
Mayer, Otto: Deutsches Verwaltungsrecht, 3. Aufl., München, 1924.
Mayer, Richard: Die neue Reichsbahnverfassung, in DVBl. 1937, S. 249/50.
Die Organisation des deutschen Verkehrsgewerbes, in DVBl. 1936, S. 104/107.
Medicus: Anmerkungen zum Gesetz zur Regelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn, in Pfundtner-Neubert: Das neue deutsche Reichsrecht VI b 1.
Der Neuaufbau des Reichs, in Archiv für öffentliches Recht, n. F., Bd. 25, S. 64/82.

Meeske: Drei Fragen des Ordnungsstrafrechts, in DJ. 38, S. 404/10.
Allgemeine Fragen des Ordnungsstrafrechts, in DJ. 1936, S. 1321/34.
Über die Ordnungsstrafgewalt im werdenden Wirtschaftsrecht, in DJ. 1936, S. 109/16.
Meier-Branecke: Die Anwendbarkeit privatrechtlicher Normen im Verwaltungsrecht, in Archiv des öffentlichen Rechts, n. F. Bd. 11, S. 230/86.
Merk: Der Staatsgedanke im Dritten Reich, Stuttgart, 1935.
Metz: Die Körperschaftssteuerpflicht der Körperschaft des öffentlichen Rechts, in DVBl. 1936, S. 285/94.
Michel: Vom Gewerberecht zum Wirtschaftsrecht, in ZdAfDR. 35, S. 735/38.
Müllensiefen-Dörinkel: Kartellrecht, Berlin, 1938.
Müller: Anmerkungen zur Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs, in Pfundtner-Neubert: Das neue deutsche Reichsrecht VI a 6.
Straßenverkehrsrecht, Berlin, 1935.
Automobilgesetz, 7. Aufl., 1931.
Müller-Petersen: In Pfundtner-Neubert: Das neue deutsche Reichsrecht VI a 4.
Palme: Die Neuregelung des Verkehrswesens, in Staats- und Selbstverwaltung, 1935, S. 505/7.
Petersen: Gelegenheitsverkehr, in VAE., Bd. 1, S. 17/21.
Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande, in EE. Bd. 57, S. 367/75.
Zwei Jahre Personenbeförderungsgesetz, in VT. 1937, S. 238/39.
Rietzsch: Ordnungsstrafrecht, in JW. 1938, S. 773 ff., 1073 ff.
Rohrscheidt: Kommentar zur Gewerbeordnung, 2. Aufl., 1912.
Scheuner: Gewerbefreiheit und Polizeigewalt in der neuen Wirtschaftsordnung, in DVBl. 1936, S. 200/17.
Schlosser: Güterbeförderung durch Kraftverkehrsgesellschaften, Diss. Leipzig, 1935.
Schmidt, Alfons: Die Genehmigung des Güterfernverkehrs, in VT. 1936, S. 277/78.
Schmitt, Carl: Staat, Bewegung, Volk, Hamburg, 1933.
Soergel: Bürgerliches Gesetzbuch, 3. Aufl., Stuttgart, 1931.
Spieß: Tarif, eine enzyklopädische Studie, Berlin, 1931.
v. Staudinger: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch II, 9. Aufl., Berlin, 1930.
Sydow-Busch: Zivilprozeßordnung und Gerichtsverfassungsgesetz, 21. Aufl., Berlin, 1935.
Thoma: Einleitung im Handbuch des deutschen Staatsrechts, Tübingen, 1930.
Unruh: Der Verkehr auf der Straße und die Gestaltung des Reichsrechts, in VAE., Bd. 4, S. 437/40.
Waldecker: Über den Begriff der Korporationen des öffentlichen Rechts nach preußischem Recht, Berlin, 1913.
Walz: Vom Wesen des öffentlichen Rechts, Stuttgart, 1928.
Warncke: Anmerkungen in Pfundtner-Neubert: Das neue Deutsche Reichsrecht III e 7.
Weigelt: Haftet der Staat für Unfälle im gewerblichen Kraftfahrzeugverkehr? In RVBl. 1937, S. 495/97.

Deutsches Autorecht, Juristisches Organ des Deutschen Automobilklubs, e. V.
Deutsche Juristenzeitung (DJZ.).
Deutsche Justiz (DJ.).
Deutsche Verwaltung (DV.).
Deutsche Verwaltungsblätter (DVBl.).

Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (EE.).
Reichsverwaltungsblatt (RVBl.).
Reich und Länder, Monatsschrift für die Entwicklung der deutschen Gesetzgebung, Verwaltung und öffentlichen Wirtschaft.
Staats- und Selbstverwaltung, Zeitschrift für Staat- und Kommunalverwaltungen und -beamte.
Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen (VAE.).
Verkehrsrechtliche Rundschau (VerkRundsch.).
Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht (ZdAfDR.).
Zeitschrift für öffentliches Recht.
Entscheidungssammlungen: des Kammergerichts (KG.),
des Reichsgerichts in Zivilsachen (RG.),
des Reichsgerichts in Strafsachen (RGSt.),
des preußischen Oberverwaltungsgerichts (OVG.).

3. Wirtschaftswissenschaftliches und technisches Schrifttum.

Bang: Wirtschaft und Persönlichkeit, in Alldeutsche Blätter, 1936, S. 76/77.
Bäte: Leistungsvergütung-Abfertigungsgebühr, in DVN. 1936 A Nr. 9.
Benninghoff: Die Aufgaben der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrzeuggewerbe, in Gewerbliche Kraftverkehr 1937, Heft 8, S. 3/8.
Die Bedeutung des Kraftverkehrsgewerbes in Deutschland, in VT.-Woche 1937, S. 308/10.
Benz: Die Stellung des Kraftwagenspediteurs zum Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband, in DVN. A 1936, Nr. 11.
Berchthold: Die gesetzliche Regelung des Straßenverkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika — als Beispiel eines Versuchs zum verkehrspolitischen Ausgleich zwischen Schiene und Straße —, in ArchfEi. 1937, S. 1351/1418.
Boerner: Der deutsche Bahnspeditionsvertrag, seine Vorgeschichte, Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung, Diss. Jena, 1933.
Brandenburg: Die Bedeutung der Verkehrsmittel in Str. 1937, S. 362/63.
Kraftverkehrswirtschaft, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1913, S. 89/103.
Kraftverkehrspolitik im Dritten Reich, in Süddeutsche Monatshefte, 1935, S. 612/15.
Dorpmüller: Ansprache auf dem Begrüßungsabend des Reichsverbandes Deutscher Automobilindustrie, am 24. 2. 1937, in Der gewerbliche Kraftverkehr, 1937, Heft 5, S. 6/7.
Deutsche Verkehrsnachrichten: Vor einer Reichsregelung für den Güternahverkehr, in DVN. A 1937, Nr. 123.
Zum Problem Straße — Schiene, A 1937, Nr. 121.
RKB. und Kraftwagenspedition, A 1937, Nr. 104.
Kein Verkehrsmonopol, aber reichsrechtliche Normung, A 1936, Nr. 112.
Verkehrsmonopol und Verkehrsfriede — Vortrag Koenigs —, A 1936, Nr. 93.
Frhr. v. Eltz-Rübenach: Verkehrspolitik im nationalsozialistischen Deutschland, in ZdAfDR. 1934, S. 14/17.
Fischer: Wehrwirtschaft und Verkehr, in Wirtschaft und Verkehr, Bd. 1, S. 67/72.
Fischl: Zur Preisbildungspolitik im Eisenbahnverkehr, in VZ. 1937, S. 430/35.
Förster: Verkehrswirtschaft und Krieg, Hamburg, 1937.

v. Galléra: Stand und Aussichten des gewerblichen Güterfernverkehrs, in VT. 1937, S. 427/30.

Grentsch: Das neue englische Gesetz für Straßen- und Schienenverkehr, in VT. 1934, Heft 4.

Hamacher, Wolfgang: Die Regelung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen in Frankreich, in Str. 1936, S. 46/49.
Die Regelung der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße in Frankreich, in VT. 1934, S. 120/21.
Die französische Regelung des Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene im Güterverkehr, in VT. 1935, Heft 16.
Die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Frankreich, in VT. 1935, Heft 14.

Hein: Eisenbahnen und Kraftwagen in 40 Ländern der Welt, Berlin, 1935.
Eisenbahn und Kraftwagen, in Gewerblicher Kraftverkehr, 1937, Heft 8.
Eisenbahn und Kraftwagen, in DVN. 1935 A, Nr. 5.

Helander: Nationale Verkehrsplanung, Heft 3 der Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Jena, 1937.

Deutscher Industrie- und Handelstag, Eisenbahn und Kraftwagen, Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen" beim Deutschen Industrie- und Handelstag, Berlin, 1930.

Institut für Konjunkturforschung, Stand und Aussichten des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen, Heft 4 der Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Jena, 1937.

Kallwaß: Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen im deutschen Güterverkehr unter Berücksichtigung der Verhältnisse in England und den Vereinigten Staaten von Amerika. Diss. Greifswald, 1933.

Kleinmann: Aufgaben und Ziele der deutschen Verkehrspolitik heute und in der Zukunft, in VT.-Woche 1937, S. 345/50.
Wirtschaftliche Gegenwartsfragen der Deutschen Reichsbahn (Vortragsreihe am 24. 11. 1936 vor der Wirtschaftshochschule, Berlin) in VT.-Woche, 1937, S. 41/44, 73/77.

Koch, Adolf: Die Leistungen des Kraftwagenspediteurs, in DVN., A 36, Nr. 11.

Koenigs: Der Verkehr als Grundlage der modernen Wirtschaft, in ArchfEi. 1937, S. 1/22.
Tarifpolitik — Verkehrspolitik, in VZ. 1936, S. 303/306.
Verkehrspolitik in Süddeutsche Monatshefte, 1935, S. 594/96.
Schiene oder Straße? In VAE., Bd. 1, S. 1/4.
Die neuen Gedanken in der deutschen Verkehrspolitik, Leipzig 1938.

Kraftwagen-Betrieb, Das Wesen der Beförderungspflicht, 1937, Heft 11.
Keine Gefährdung der Reichsbahn durch den Kraftwagen! Der Werttarif doch betriebsökonomisch? 1937, Heft 19.

Linden: Zur Frage Eisenbahn—Kraftwagen, in VZ. 1937, S. 219/21; 525/26, 486/87.
Güterkraftverkehr und Reichsautobahn, in Str. 1937, S. 63/66.
Das Problem der Leistungsvergütung im Güterfernverkehr, in VZ. 1936, S. 427/35.
Leistungsvergütung, Abfertigungsgebühr, in DVN. A 1936, Nr. 7.

Mellerowicz: Betriebswirtschaftliche Probleme des Güterkraftverkehrs, in Wirtschaft und Verkehr, Bd. 1, S. 23/31.

Merkert: Kernpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen, Berlin, 1937.
Der Lastkraftwagen seit dem Kriege, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen, 1926.
Das gemeinwirtschaftliche und das betriebsökonomische Prinzip im Eisenbahn- und gewerblichen Güterfernverkehr, in VZ. 1937, S. 749/58.

Most: Eisenbahn und Kraftwagen; Fertigwarenindustrie und Auslandsgesetzgebung, in VT.-Woche 1935, S. 505/511.

Napp-Zinn: Von den Verkehrsbedürfnissen und den Zweckgruppen des Verkehrs, in Zeitschr. f. VWiss., Jahrg. 1913, S. 49/61.
Eisenbahn und Kraftwagen, Köln, 1931.

Österreichisches Kuratorium für Wirtschaftlichkeit, Eisenbahn und Kraftwagen — ÖKW.-Veröffentlichung, Nr. 19 — Wien, 1936.

Paßkowski: Von privatwirtschaftlicher Preisgestaltung zum gemeinwirtschaftlichen Gütertarif, in VZ. 1937, S. 283/92.

Pirath: Staat und Verkehr im Wandel der Zeiten, in Zeitschr. f. VWiss., Jahrg. 1913, S. 22/39.

Reinige: Buchbesprechung zu ÖKW.-Schriftenreihe 19, in ArchfEi. 1936, S. 925/27.

Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband: RKB.-Bericht, Eine Statistische Übersicht, Jena 1938.

Sax: Allgemeine Verkehrslehre, 2. Aufl., Berlin, 1918.
Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Aufl., Berlin, 1920.

Schlichting: Schiene und Landstraße, in DVR., Ausgabe A, 1936, Nr. 34, Beilage.
Die Aufgaben des Spediteurs für wirtschaftliche Transportgestaltung, in Wirtschaft und Verkehr, Bd. 1, S. 41/46.

Schmidt, Wilfried: Verkehrs-Betriebs-Verbände, Diss. Frankfurt a. M., 1938.

v. Schoenebeck, Franz: Einwirkungen des Kraftverkehrs auf die Reichsbahn und das Wirtschaftsleben, Berlin, 1930.

Schönleben: Omnibus und Güterkraftverkehr als Kostenträger der Reichsautobahn, in Str. 1937, S. 363/65.

Scholz: Güterfernverkehr und Reichsautobahnen, in Str. 1937, S. 278/79.
Die Stellung des RKB. im deutschen Güterverkehr in Str. 1937, S. 80/81.
Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nach dem Gesetz v. 26. 6. 1935, in VZ. 1936, S. 246/49.
Aufgaben und Ziele des RKB. im Rahmen der deutschen Verkehrswirtschaft, in Wirtschaft und Verkehr, Bd. 1, S. 32/36.

Schubert: Die Deutsche Reichsbahn „betriebsökonomisch"? In VZ. 1937, S. 441/48.

Spieß: Vom privaten und Selbstkostentarif zum gemeinwirtschaftlichen und Hoheitstarif, in ArchfEi. 1937, S. 701/28.
Die Gütertarifpolitik der Reichsbahn, in Wirtschaft und Verkehr, Bd. 1, S. 47/56.

Treibe: Wandlungen in der Struktur des Reichsbahnverkehrs, in VZ. 1937, S. 319/26.
Die Zusammenarbeit von Schiene u. Kraftwagen, in VT. 1936, S. 172/73.

Wagemann: Die Motorisierung des Straßenverkehrs und die Eisenbahnen, in VT.-Woche 1936, S. 217/220, VZ. 1936, S. 307/310.

Weichel: Ziel und Methoden der Reichsbahn im Wettbewerbskampf gegen den Kraftwagen unter besonderer Berücksichtigung des Bahnspeditionsvertrags. Diss. Frankfurt, 1934.

Wesemann: Die Zukunft der Kraftverkehrswirtschaft, in Str. 1935, S. 482/83.

Wiedenfeld: Die Monopoltendenzen des Kapitals im Spiegel der Verkehrsmittel, Heft 2 der Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Jena, 1937.
Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in Staat und Selbstverwaltung, 1935, S. 339/40.

Archiv für Eisenbahnwesen (ArchfEi.), herausgegeben im Reichsverkehrsministerium.

Der gewerbliche Kraftverkehr, Amtliches Mitteilungsorgan der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe.

Die Reichsbahn (RB.), Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn und des Unternehmens „Reichsautobahnen" — herausgegeben im Reichsverkehrsministerium.

Deutsche Verkehrsnachrichten (DVN.), Ausgabe A und B, Hamburg.

Die Straße, die Autobahn (Str.), herausgegeben vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.

Süddeutsche Monatshefte.

Verkehrstechnik (VT.), Zentralblatt für den gesamten Landverkehr und Straßenbau.

Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium.

Verkehrstechnische Woche (VT.-Woche), Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen.

Wirtschaft und Verkehr, eine Schriftenreihe, herausgegeben vom Verbande deutscher Dipl.-Kaufleute.

Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VZ.).

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (Zeitschr.f.VWiss.), herausgegeben durch den Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.

Lebenslauf.

Am 25. März 1913 wurde ich, Aegidius v. Schoenebeck, zu Berlin-Lichterfelde geboren als fünftes der neun Kinder des Wirkl. Geh. Oberregierungsrats Ministerialdirektors i. R. Dr. jur. Franz v. Schoenebeck und seiner Ehefrau Agnes geb. Hoffsümmer. Ich bin katholisch.

Ich habe das Schiller-Gymnasium zu Berlin-Lichterfelde besucht und dort Ostern 1932 die Reifeprüfung bestanden. Danach habe ich vom Sommersemester 1932 bis zum Sommersemester 1934 in Berlin und vom Wintersemester 1935/36 bis zum Wintersemester 1936/37 in Bonn Rechtswissenschaft studiert. Am 12. August 1937 bestand ich die erste juristische Staatsprüfung vor dem Prüfungsausschuß des Oberlandesgerichts in Köln. Seit März 1938 bin ich als Gerichtsreferendar im Kammergerichtsbezirk tätig.

Während meines Studiums habe ich vor Einführung der Wehrpflicht ab Oktober 1934 freiwillig ein Jahr gedient und bin Leutnant d. Ref. beim Flakregiment 12 in Berlin-Lankwitz. Im Frühjahr 1934 war ich zehn Wochen im freiwilligen Arbeitsdienst.

Meine mündliche Doktorprüfung habe ich am 12. Juli 1939 bestanden.

Die vorliegende Abhandlung ist unter besonderer Förderung Herrn Geheimrats Prof. Dr. Richard Thoma in den Jahren 1937 und 1938 ausgearbeitet worden. Hierfür darf ich auch an dieser Stelle dem verehrten Lehrer gehorsamst meinen Dank aussprechen.

Lebenslauf

Am 25. März 1913 wurde ich, Siegfried v. Schoenebeck, zu Berlin-Lichterfelde geboren als fünftes der neun Kinder des Wirkl. Geh. Oberregierungsrats Ministerialdirektors i. R. Dr. jur. Franz v. Schoenebeck und seiner Ehefrau Agnes geb. [illegible]. Ich bin lutherisch.

Ich habe das Schiller-Gymnasium zu Berlin-Lichterfelde besucht und dort Ostern 1932 die Reifeprüfung bestanden. Danach habe ich vom Sommersemester 1932 bis zum Sommersemester 1934 in Berlin und vom Wintersemester 1935/36 bis zum Wintersemester 1936/37 in [illegible] studiert. Am 18. April 1937 bestand ich die erste juristische Staatsprüfung vor dem Justizprüfungsamt des Oberlandesgerichts in [illegible]. Seit März 1938 bin ich als Gerichtsreferendar im [illegible] tätig.

Während meines Studiums habe ich [illegible] 1934 [illegible] beim Infanterieregiment [illegible] in [illegible]. Im Frühjahr 1934 war ich acht Wochen im [illegible].

Meine mündliche Doktorprüfung habe ich am 13. Juli 1939 bestanden.

Die vorliegende Abhandlung ist [illegible] des Herrn Geheimrats Prof. Dr. [illegible] in den Jahren 1937 und 1938 ausgearbeitet worden. Hierfür darf ich auch an dieser Stelle dem verehrten Lehrer gebührend meinen Dank aussprechen.